

流山市交通バリアフリー基本構想

平成18年3月
流山市

はじめに



世界に例を見ない速さで少子高齢化が進んでおります。とりわけ近年は予想よりも早く少子高齢社会が現実のものとなっています。本市も、その例外ではありません。また、超高齢社会の進展とともに、障害を持った方の増加が社会的な課題となってきております。これからは、子どもからお年寄りそして障害を持った方、誰もが安心して移動できる社会を目指した旅客施設、駅前広場、歩道等の整備が求められています。

こうした中で本市は、平成17年8月24日につくばエクスプレスが開業し、都心方向の交通アクセスが格段に向上しました。特に、つくばエクスプレスは駅舎や車両がユニバーサルデザイン化されるなど、誰もが快適に移動できるようになりました。

また、このつくばエクスプレスの鉄道開業に合わせ、本市内の路線バスの新設・再編が行われ、市内移動が大変便利になりました。

さらに本市では、公共交通機関のない地区の解消を目指し、住宅地などから駅までの補完交通機関として、「ぐりんバス」の運行を平成17年11月21日から開始するなど、少子高齢社会に対応した公共交通機関の利便性向上に努めています。

これらを踏まえ、平成12年5月公布の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(通称:交通バリアフリー法)」に基づき、市内にある駅のうち、1日の利用者数が5,000人以上の駅及び駅周辺のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための指針となる「流山市交通バリアフリー基本構想」を市民、事業者、行政が協働で策定しました。

今後、この構想に位置付けされた、駅などの物理的なバリアフリー化を推進してまいりますほか、思いやりや気遣いなど心のバリアフリーの展開についても取り組んでまいります。

駅や駅周辺のまち歩き点検調査やワークショップによりご提案やご意見をいただいた市民研究会の皆様、基本構想の策定にご尽力いただいた策定委員会委員の皆様、そしてアンケート調査など貴重なご意見をお寄せいただいた市民の皆様にご心からお礼を申し上げます。

平成18年3月

流山市長 井崎義治

目 次

1.	交通バリアフリー法の趣旨	1
1.1	交通バリアフリー法の背景と目的.....	1
1.2	交通バリアフリー法について	2
2.	流山市における交通バリアフリーの基本的な考え方	5
2.1	基本構想策定の意義と目的.....	5
2.2	流山市の社会状況	7
2.3	策定体制.....	8
2.4	目標年度.....	9
2.5	基本方針.....	10
2.6	策定手順.....	11
3.	重点整備地区の考え方	12
3.1	重点整備地区の候補地区の概要.....	12
3.2	重点整備地区選定の取り組み方針.....	12
3.3	重点整備地区選定の対象地区	13
3.4	まちづくりの現状と課題について.....	15
3.5	基本構想に影響を及ぼす人口動向の特性	17
4.	まち歩き点検調査・ワークショップについて.....	18
4.1	まち歩き点検調査・ワークショップを行う目的について.....	18
4.2	重点整備地区の候補地区における公共施設等の状況.....	18
4.3	まち歩き点検調査・ワークショップの概要	20
4.4	まち歩き点検調査・ワークショップの主な感想	22
4.4.1	課題の整理.....	23
4.4.2	江戸川台地区	24
4.4.3	南流山地区.....	31
4.4.4	運河地区	37
4.4.5	初石地区	42
4.4.6	流山地区	47

5.	重点整備地区の選定と整備内容	5 3
5.1	重点整備地区の選定.....	5 3
5.2	重点整備地区と重点整備候補地区.....	5 4
5.3	重点整備地区の事業区分と整備内容	5 6
5.3.1	江戸川台地区	5 7
5.3.2	南流山地区.....	6 3
6.	重点整備候補地区の検討内容.....	6 9
6.1	運河地区.....	7 0
6.2	初石地区.....	7 4
6.3	流山地区.....	7 8
7.	心のバリアフリーについて	8 3
7.1	心のバリアフリーに関するアンケート調査について.....	8 3
7.2	心のバリアフリーに関するアンケート調査の結果について	8 4
7.3	心のバリアフリーについて.....	8 7
8.	交通バリアフリーに関連するその他の事業について	9 1
8.1	関連するその他の事業について	9 1
8.2	つくばエクスプレスの駅周辺地区からの公共施設利用について.....	9 4
8.2.1	流山おおたかの森駅周辺地区	9 5
8.2.2	流山セントラルパーク駅周辺地区	9 8
8.2.3	つくばエクスプレスについて	1 0 0
8.3	隣接する他市の駅周辺地区のバリアフリー状況	1 0 1
9.	今後の交通バリアフリー施策の展開と課題について	1 0 5
9.1	今後のバリアフリー施策の展開について	1 0 5
9.2	今後の課題	1 1 0
	参考資料 1：データ整理	1 1 2
	参考資料 2：流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱.....	1 1 6
	参考資料 3：構想策定までの取り組み経緯	1 1 9

1. 交通バリアフリー法の趣旨

1.1 交通バリアフリー法の背景と目的

「バリア」とは障壁という意味です。まちの中を歩いていて移動するのに邪魔に思ったり、不自由を感じる段差などがこれにあたります。一般的に高齢者や身体障害者等の方々は、小さなバリアでも歩きづらさを感じやすいと考えられます。

今、日本では急激に少子高齢化が進んでおり、まちの中のバリアを取り除き、誰もが歩きやすいまちづくりを実現しようという動きがあります。

具体的には、高齢者・身体障害者等の自律した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大し、公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上が求められています。

国では「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(平成12年11月15日施行 以下、本書では同法を交通バリアフリー法と称します。)に基づき、市町村に基本構想を策定するための方針を示しました。

交通バリアフリー法は、駅等の旅客施設や車両の改善及び、旅客施設を中心とした一定の地区内における特定の施設の整備により、高齢者・身体障害者等の移動円滑化を促進し、公共の福祉の増進に資することを目的としています。

本市ではこの方針に基づいて駅とその周辺地区におけるバリアフリー¹化を重点的、一体的に推進するため、基本的な考え方を示した「流山市交通バリアフリー基本構想」を策定します。

¹ 高齢者・身体障害者が社会生活をしていく上で、障害(バリア)となるものを除去(フリー)すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。

1.2 交通バリアフリー法について

(1) 趣旨

交通バリアフリー法は、高齢の方、身体に障害を持っている方等の公共交通機関を利用した移動の利便性・安全性の向上を促進するため、

鉄道駅等の旅客施設及び車両についてのバリアフリー化の推進
鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区における、市町村が作成する基本構想に基づいた旅客施設、周辺道路、駅前広場等の重点的・一体的なバリアフリー化の推進

を趣旨としています(図 1-1)。

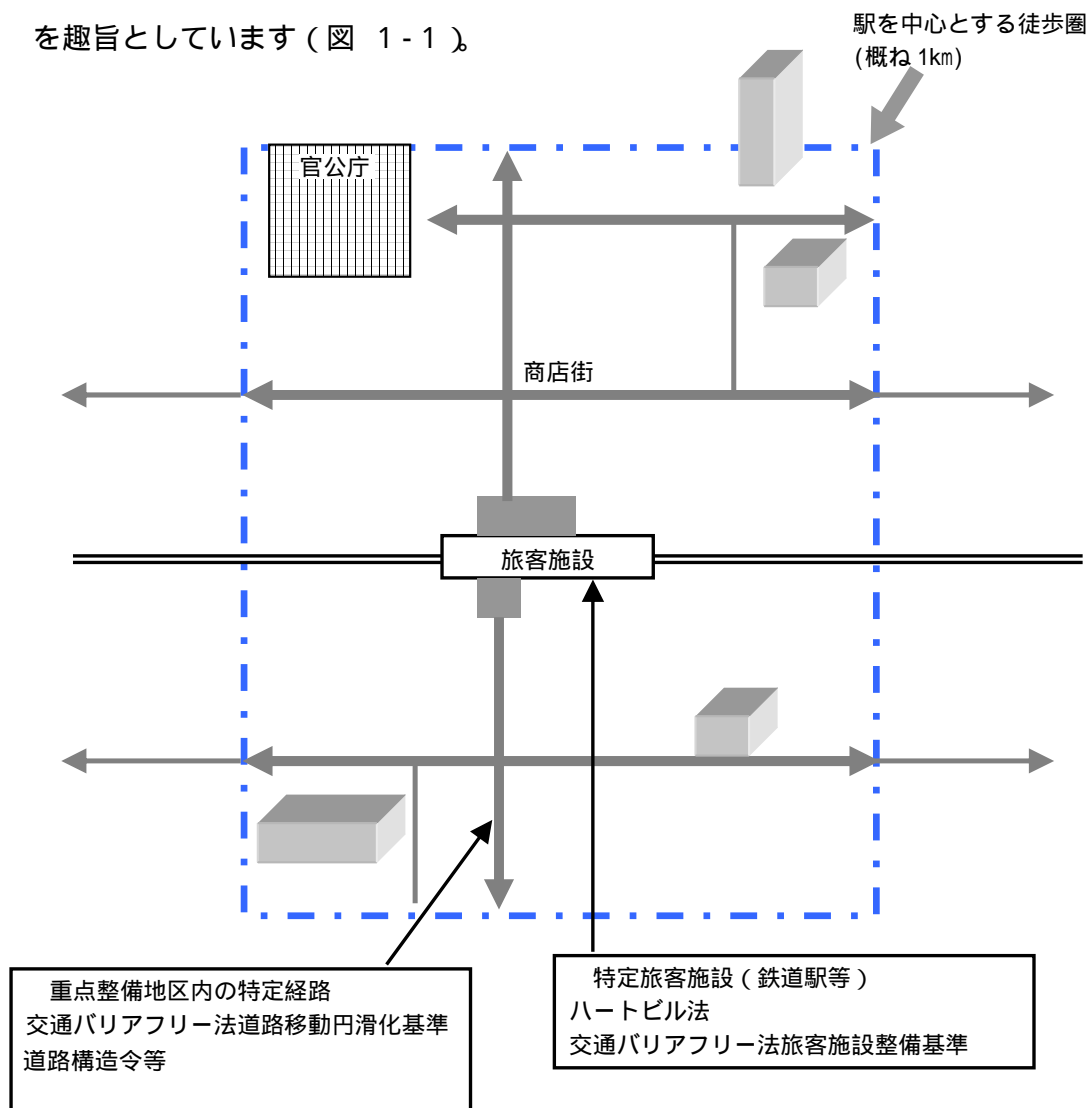


図 1-1 特定旅客施設と特定経路

(2) 目標年度

一定の旅客施設、車両等、一般交通用施設、信号機等に対して行うバリアフリー化の目標年度は平成22(2010)年度に設定しています。

(3) 法律の基本的な仕組み

法律の基本的な仕組みは、図 1-2 のように示されます。

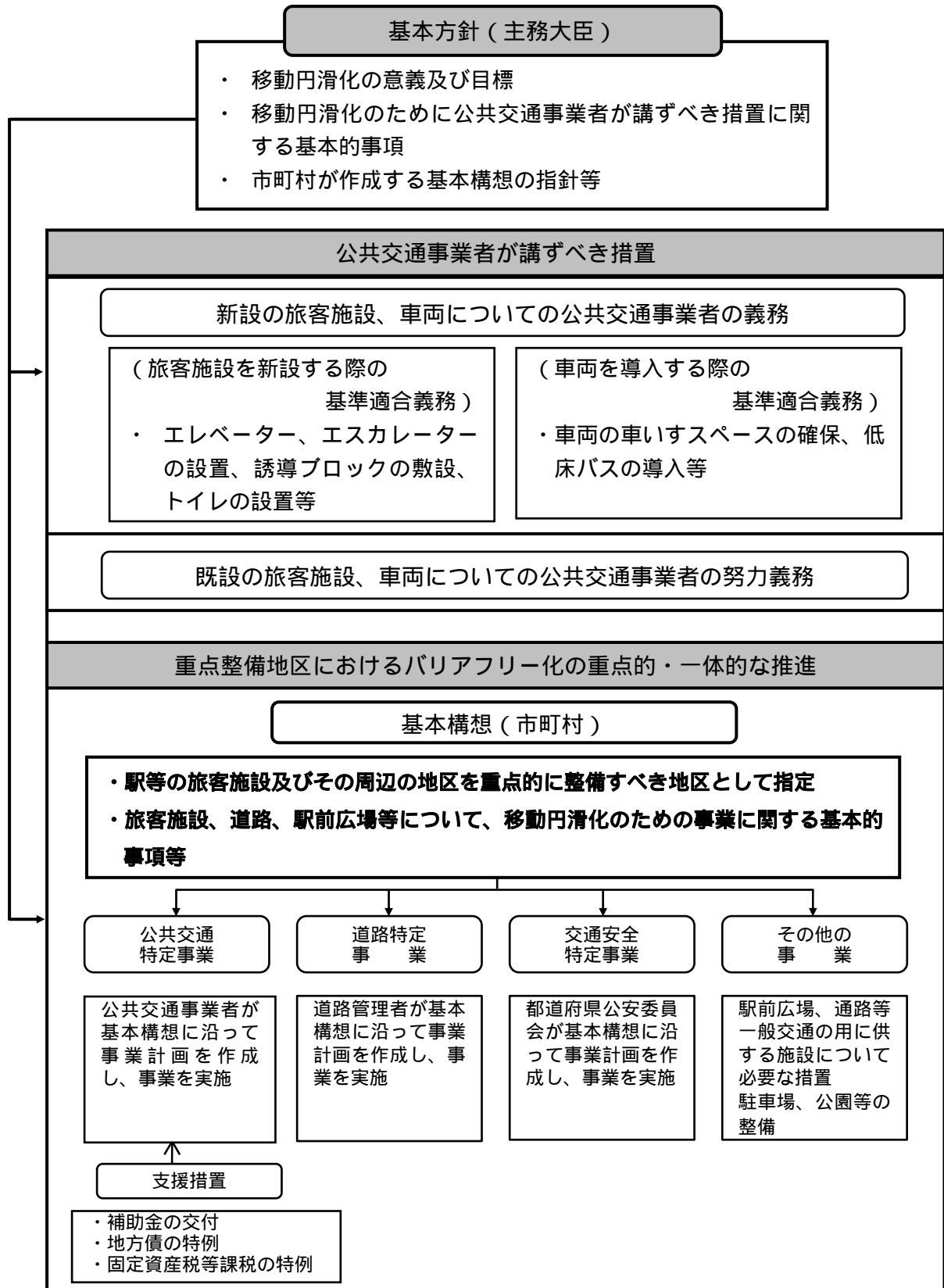


図 1-2 交通バリアフリー法の仕組み

「基本構想」の作成

基本構想で定める内容としては、次のようなことが挙げられます。

< 基本構想で定める内容 >

- ・ 基本方針
- ・ 目標年度
- ・ 重点整備地区（鉄道駅及び周辺の福祉施設、病院、官公庁等を含む地域）
- ・ 整備を行う経路(特定経路)
- ・ 関係する事業者が行う整備の概要

なお、「重点整備地区」について、バリアフリー化のための方針、バリアフリー化を推進する対象施設や特定経路の設定、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成します。

移動円滑化の実施要領

移動円滑化は、交通バリアフリー法に基づき、「重点整備地区」を設定し、「基本構想」を作成し、「特定事業」を実施することで行われます。

「重点整備地区」の設定

市が公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会等と協議の上、基本方針に基づき一定規模の駅等の**旅客施設**²を中心とした「重点整備地区」を設定することができます。

また、本構想においては、重点整備地区の範囲は、旅客施設から徒歩圏内を想定した概ね1kmとします。

「特定事業」の実施

公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会は、「基本構想」にしたがってそれぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための「特定事業」として実施します。

² 一定規模の駅等の旅客施設としては、鉄道駅については1日の利用者数が5,000人以上であること、または相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれること。

2. 流山市における交通バリアフリーの基本的な考え方

2.1 基本構想策定の意義と目的

本市は、平成17年8月24日のつくばエクスプレス（TX）開業により、今後ますますの発展が期待されています。（TXの初年度目標1日平均乗車人員約13万5千人に対して開通半年後の実績値は約15万7千人 日本経済新聞平成18年2月24日調べ）

今後の人口流入や急速に進む高齢化に対応したまちづくりを目指すため、都市計画マスタープランでは、将来都市像の目標として「すべての人が自由に行き交い、楽しく活動するまち」を掲げています。

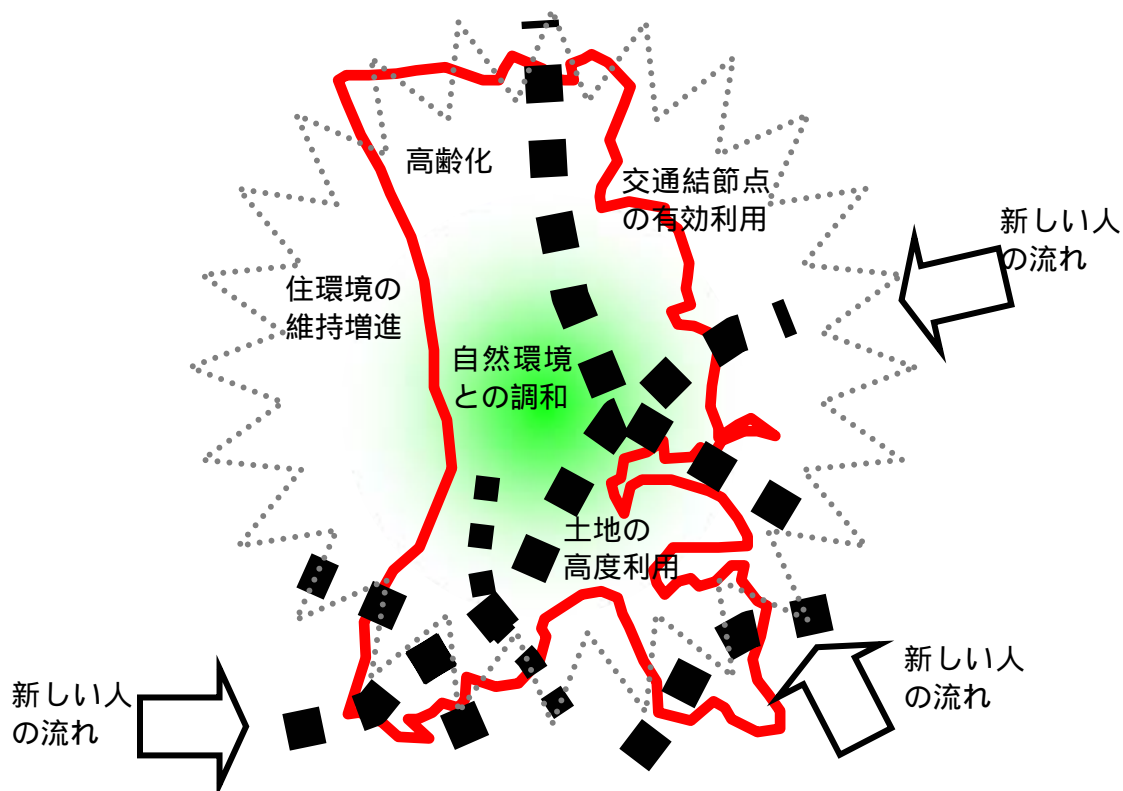


図 2-1 流山市を取り巻く状況のイメージ

この将来目標の実現のために、交通バリアフリー基本構想を策定し、高齢者のみならず身体障害者、妊産婦等移動に不自由な思いをされている方にとっても住みやすいまちを目指します（図 2-2）。

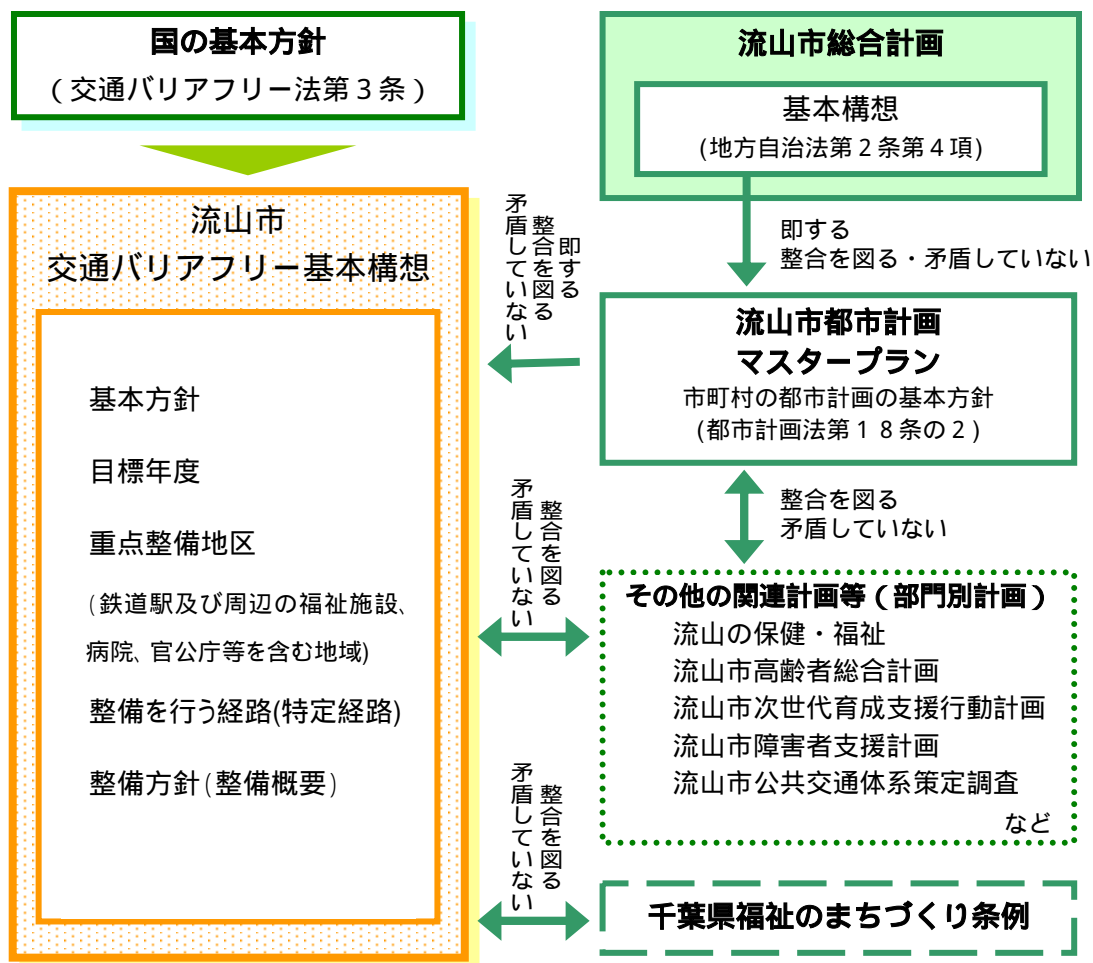


図 2-2 流山市交通バリアフリー基本構想の位置付け

流山市交通バリアフリー基本構想は、流山市総合計画や都市計画マスタープランで位置付けられた将来都市像を実現するための部門別計画となります。

なお、交通バリアフリー法と近い法律で建物に関するバリアフリーを整備するハートビル法については、バリアフリーの新たな取り組みとしての動きがあるため、本構想では第9章で取り扱うこととします。

2.2 流山市の社会状況

(1) 流山の高齢化の状況

流山市全体の年齢階層別の人口割合を見ると、平成12年時点で14歳以下の年少人口の割合が13.9%と65歳以上の高齢者人口の割合13.1%とほぼ同程度となっています(図2-3)。

経年的な変化を見ると、流山市においても高齢者人口の割合は増加傾向にあり、今後も高齢化が進展することが想定されることから、高齢社会に対応した旅客施設、駅前広場、道路等の整備が求められると考えられます。

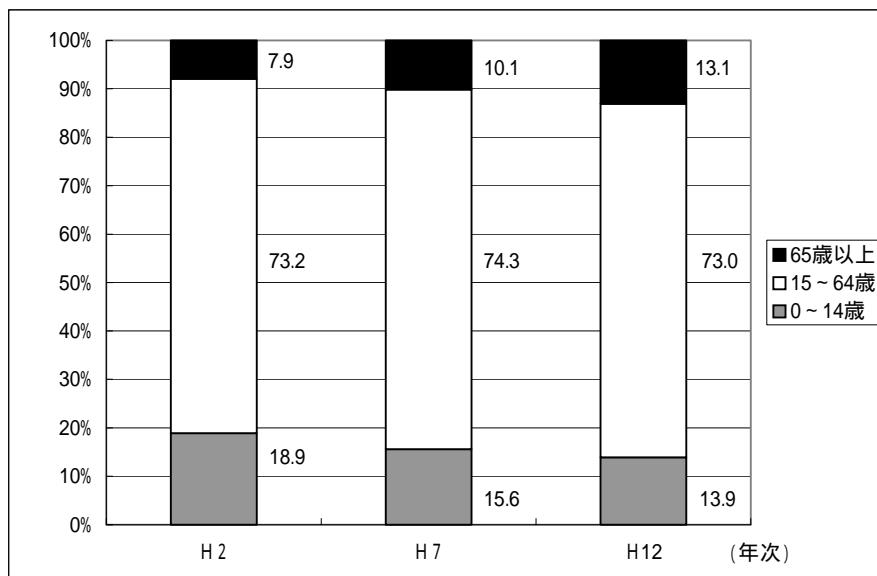


図 2-3 流山市全体の年齢階層別人口割合

資料：国勢調査・公共交通体系策定調査

(2) 障害者数の予測

障害者支援計画(平成17年3月改訂)の計画期間である平成17年度から平成21年度までの5年間の人口と障害者数は次のとおりと推計されています(表2-1)。

今後とも高齢化の進行とともに身体障害者等が増えていくものと推測されます。

表 2-1 障害者数の推計

	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
人口	159,000	161,000	164,000	168,000	174,000
身体障害者数	3,494	3,706	3,918	4,130	4,342
知的障害者数	467	473	482	494	512
精神障害者数	367	415	463	511	559

身体障害者数の推計は、年間の増加数(212人)を固定して加算
 知的障害者数の推計は、人口比(0.294%)を固定して積算
 精神障害者数の推計は、年間の増加数(48人)を固定して加算

資料：障害者支援課 / 障害者支援計画

2.3 策定体制

本構想の策定は、『流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会(以下、策定委員会とする)』のほか、実際に駅や歩道等を利用される市民の意見を聞くための場として『流山市交通バリアフリー基本構想策定市民研究会(以下、市民研究会とする)』を設置しました(図 2-4)。

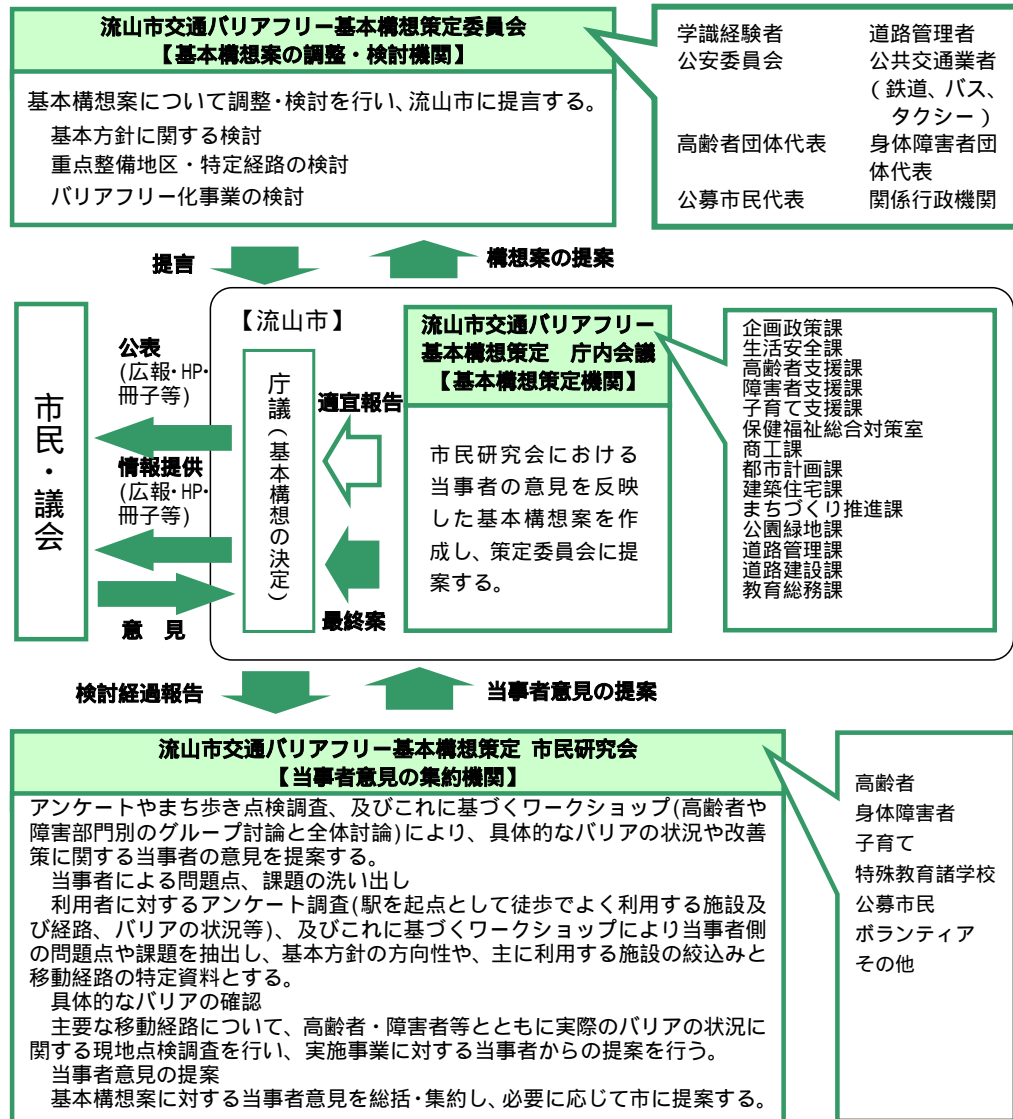


図 2-4 流山市交通バリアフリー基本構想策定体制

市民研究会は、公共交通事業者などの策定委員や市関係課職員とともにまち歩き点検調査を実施し、駅から駅周辺の施設へ移動する際のバリアフリー上の問題点を点検し、お互いに課題を共有しました。

また、本構想では整備方針とともに、ハードだけでは補えないソフト施策についても考える必要があります。そのため、市の内部においても担当部課が多岐にわたるため、横断的な組織として『流山市交通バリアフリー基本構想策定庁内会議(以下、庁内会議と表記)』を設置し検討しました。

2.4 目標年度

交通バリアフリー法第3条に基づく国の基本方針では、バリアフリー化の目標(一定の旅客施設、車両等、一般交通用施設、信号機等に対して行うバリアフリー化の目標年度)を平成22(2010)年度に設定しています。

流山市交通バリアフリー基本構想は、「流山市総合計画(基本計画)」(平成21年度見直し)を上位計画とした個別計画に位置付けられることから、これと整合を図ることとします。

一方、本構想では、“心のバリアフリー³の推進”など未来永劫取り組むべき課題について、目標年度以降に及ぶ施策の方向性についても考えていくものとします。

したがって、交通バリアフリー基本構想に基づく整備計画等の目標を達成する年度は、交通バリアフリー法が施行されている期間(表2-2)と同年の平成22(2010)年度とします。

表 2-2 交通バリアフリー基本構想の目標年度

区分	平成 17 (2005) 年度	平成 18 (2006) 年度	平成 19 (2007) 年度	平成 20 (2008) 年度	平成 21 (2009) 年度	平成 22 (2010) 年度	平成 31 (2019) 年度	
流山市 交通バリアフ リー基本構想	策定期間 ←■■■■→							
流山市 総合計画 (基本構想)	平成12年~平成32年					}}	}}	
流山市 総合計画 (基本計画)	平成12年~平成17年		←下期5ヵ年計画).....			}}	}}	
都市計画 マスター プラン	←						}}	

また、次期総合計画(基本計画 平成22年度以降)の策定においては本構想の内容を十分に反映させることとします。さらに、平成22年度以降の交通バリアフリー施策の展開については次期総合計画と連携を図ることで、移動することが円滑なまちづくりを目指すこととします。

³ 国民一人一人が、高齢者、身体障害者、子ども連れ等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力するという考え方。

2.5 基本方針

市では、安心して生活する上で妨げとなっているバリアをなくすまちづくりを目指すため、交通バリアフリー基本構想策定にあたり、以下の基本方針を定めました。

基本方針1：市民参加によるバリアフリーのまちづくりを推進

市民参加によるバリアフリーのまちづくりを推進するため、市民研究会を設置し、まち歩き点検調査の結果等から「市民の意見を抽出した」本構想の策定を行います。また、バリアフリーに関する協働のまちづくり活動を目指し、市民主体のバリアフリーのまちづくりを推進します。

基本方針2：ノーマライゼーション⁴の理念の定着

市民研究会は、学生から高齢者までの幅広い年代、健常者や身体障害者等の様々な方々が参加し、議論することで、バリアフリーのまちづくりについてあるべき姿を模索します。

同時に、その過程でもたらされる新たな思いやりや気遣いを持ってノーマライゼーション理念の定着を図ります。

基本方針3：すべての世代の人々がともに住むことができるまちづくりの推進

まち歩き点検調査やパブリックコメント等の結果から、歩道や公共交通機関の施設について、子ども、高齢者、身体障害者等の視点でチェックをして、安全で快適なまちづくりに努めます。

また、公安委員会等との関係機関と緊密な連携を保ちつつ、子ども、高齢者及び身体障害者等の保護に重点をおいて、効果的な対策を示します。

基本方針4：すべての利用者が快適に利用できる道路づくりの推進

まち歩き点検調査に高齢者や身体障害者の方も参加し、その結果からすべての利用者が快適に利用できる道路づくりのために必要な事業内容を提案します。

また、道路管理者に対してのヒアリングを行い、その結果も踏まえた具体的な検討内容を示します。

基本方針5：公共交通機関のバリアフリー化の推進

公共交通機関のバリアフリー化を推進するため、鉄道、バス、タクシーなどの事業者ヒアリングの結果を受けて、事業の検討内容を示します。

また、施設のバリアフリー化について、事業者の理解と協力を求めます。

⁴ 障害者や高齢者に関わらずあらゆる人が共に住み、共に生活できるような社会を築くこと。

2.6 策定手順

「流山市の交通バリアフリー基本構想」は、図 2-5 の流れで作成しました。

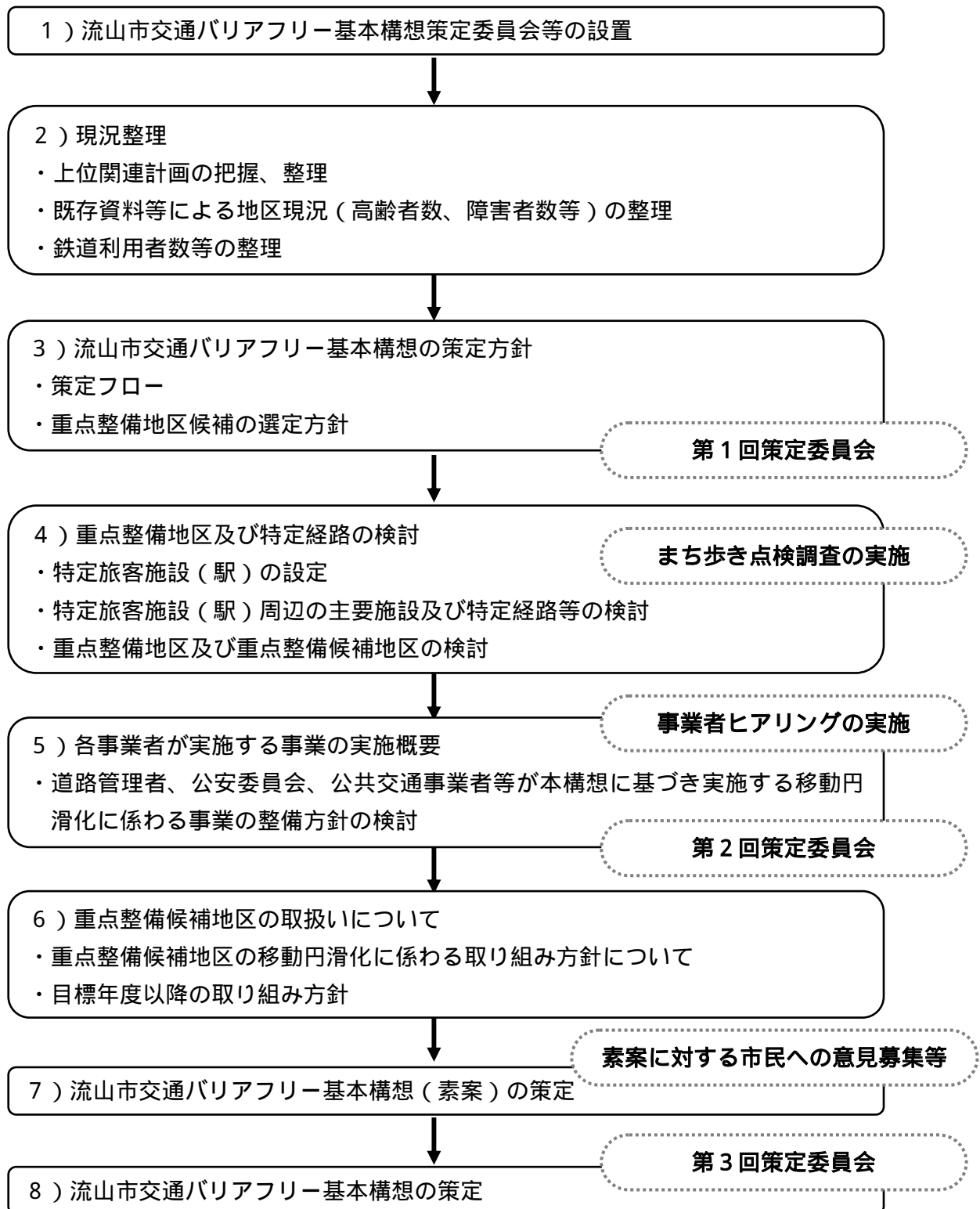


図 2-5 流山市交通バリアフリー基本構想策定フロー

3. 重点整備地区の考え方

3.1 重点整備地区の候補地区の概要

本構想では、重点整備地区の候補として、『特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区』とします。

1日の利用者数が5千人以上の旅客施設や、当該市町村の高齢化率等の地域の状況から見て、高齢者、身体障害者の利用者数が1日の利用者数が5千人以上の旅客施設と同程度と認められる旅客施設又は、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要が特に高いと認められる施設とします。

3.2 重点整備地区選定の取り組み方針

利用実態・整備状況等の特性

(1) 駅周辺の公共公益施設の設定

- 市内の全駅を対象に施設の立地状況を整理します。
- また、市民研究会において、施設の利用実態、駅からの主要動線となっている経路について確認します。

(2) 駅から(1)に至る経路の整備状況の整理

- バリアフリー化の基準等との対応状況を確認し、地区毎の整備レベルを整理します。
- 整理する項目は、歩車分離の状況、幅員、交差点や車道の切下げ部の状況、勾配、視覚障害者用ブロックの設置状況等とします。

その他地区特性等

(3) その他地区特性等の整理

- 地区の高齢者が多い、駅までの交通手段は徒歩が多い、市民が利用する施設として重要な施設が立地しているなどの個別の特性について整理し、優先度の検討材料とします。
- 事業者ヒアリングを通じ、目標年度内の一体的かつ重点的取り組みの実現性に配慮します。

重点整備地区の選定

3.3 重点整備地区選定の対象地区

市内の駅の中では、南流山駅、運河駅、江戸川台駅、初石駅で、1日あたりの乗降客数が2万人を超えています。

また、近年の駅乗降客数の推移を見ると、他の駅では減少傾向にあるのに対し、南流山駅は増加傾向にあります(図3-1)。

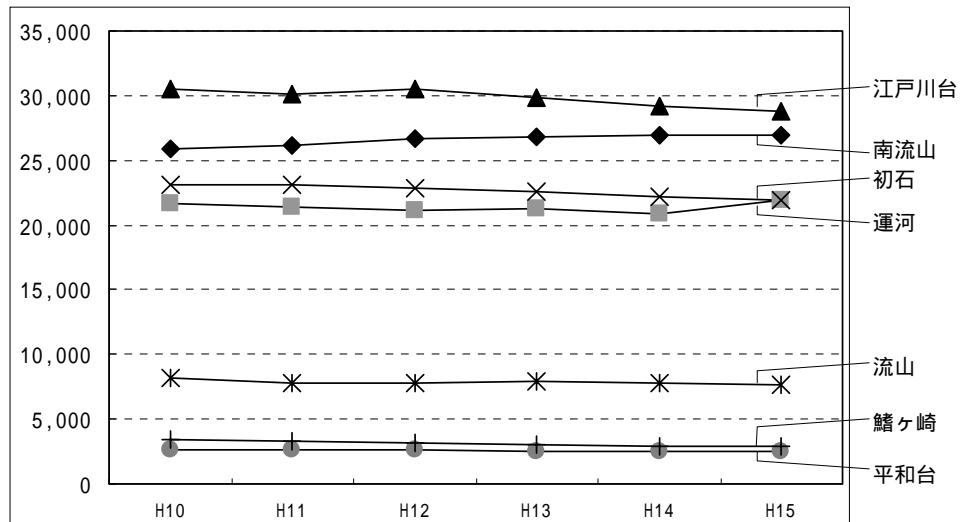


図 3-1 駅別乗降客数

流山市内の1日の平均乗降客数が5千人以上の駅(平成16年度時点)は、以下に示す5駅です(表3-1)。

表 3-1 流山市内の駅の乗降客数の推移

鉄道会社	駅名	H10	H11	H12	H13	H14	H15
東日本旅客鉄道(株)	南流山	25,938	26,106	26,664	26,874	26,884	26,988
	運河	21,644	21,378	21,144	21,220	20,916	21,978
東武鉄道(株)	江戸川台	30,520	30,178	30,498	29,830	29,128	28,736
	初石	23,100	23,066	22,896	22,624	22,206	21,872
	流山	8,180	7,830	7,788	7,860	7,752	7,628
総武流山電鉄(株)	平和台	2,666	2,660	2,612	2,546	2,548	2,574
	鱒ヶ崎	3,430	3,260	3,126	3,022	2,874	2,932

(資料：千葉県総合企画部 県内鉄道駅別乗車人員推移)

乗降客数は元データ(乗車人員)を2倍して算出。

一方、平成17年8月24日につくばエクスプレスが開通したことにより、市内の交通状況は大きく変化し、移動経路の選択について大きな影響を及ぼしていると考えられます。

しかし、つくばエクスプレス沿線は新しく整備中の地区であり、特に駅舎や車両は、あらかじめユニバーサルデザインに配慮した仕様になっています。

また、1日の平均乗降客数についても数値が流動的であることから、整備途上の部分については引き続き土地区画整理事業などと併せて整備を進めていくものと捉え、本構想の重点整備地区の対象とは別に検討を進めるものとします。

したがって、本構想では南流山駅、運河駅、江戸川台駅、初石駅、流山駅の各駅を中心とする地区を重点整備地区の候補地区とします。

なお、交通バリアフリー法の基本方針で示される目標年度の平成22(2010)年度までにすべての駅及び駅周辺の施設までの経路を整備することは、時間的にも、行政や事業者の財源的にも現実的ではありません。

したがって、本市のまちづくりの現状や新たに開業したつくばエクスプレスの影響、人口動向などにより整備の優先順位をつけ、これらを勘案した上で基本構想を策定します。

3.4 まちづくりの現状と課題について

本市のまちづくりの変遷は、都心から近く、比較的平坦であるという地理的に優位な特徴から、昭和40年代から50年代にかけて急激に人口を増やしてきました。

また、まちづくりの進展は都心への交通アクセスとして利用されているJR常磐線・武蔵野線や、東武野田線等の鉄道沿いの3つに分散して市街地が形成されるという現象を生み出しました。

その結果、都心のベットタウンとして急激に市街化は進展しましたが、松ヶ丘地区等は市内の公共公益施設を利用するために鉄道を使って移動するには一度市外に出なければなりません。また、江戸川台地区等ではある一定の期間に世帯構成が似通った住民が集中して移り住んだため、一斉に高齢化を進行させる状況となっています。

こうした各市街地の整備手法や、整備時期のずれ、また、市内間の移動の不便さは、各市街地の整備状況やまちの雰囲気などに違いを生じ、バリアフリーを目指すといった共通の整備目標を掲げた場合において、市民の誰もが納得して整備を優先させる地区を選定することが難しい状況になっています。

一方、つくばエクスプレスの開通は、本市内間の移動や、都心へのアクセスが格段に向上するなど新線効果を生み出すとともに、今後の本市のまちづくりの進展においてバリアフリーな生活空間の形成が必要となることを予想させるものであります。

したがって、本市の交通バリアフリー基本構想は、これまでのまちづくりと今後のまちづくりの進展の両方のバランスを図りながら検討を進めることが重要であり、重点整備地区の選定についても、これらを配慮した上で検討することが重要となります。

都市計画マスタープランでは、生活圏の設定について中学校区を基準に整理したものにつくばエクスプレスの影響を加味し、市内を北部、中部、南部、東部の4つの地域に区分しています。

今回、重点整備地区の候補となる5地区は、この区分に基づく表3-2のように整理することができます。

表 3-2 重点整備地区の選定の対象となる地区とその駅勢圏

地域区分	重点整備地区の候補	駅勢圏として影響のある地区	
		市内	市外
北部	運河地区、江戸川台地区	なし	なし
中部	初石地区	流山おおたかの森駅 周辺地区	豊四季駅周辺地区 (柏市)
南部	南流山地区、流山地区	なし	なし
東部	なし	流山セントラルパーク駅 周辺地区	南柏駅周辺地区(柏市)

北部地域については、落ち着いたある市街地を形成する骨格となる地域であり、バランスのとれた発展に配慮する必要があると考えられます。

中部地域については、つくばエクスプレス開業に伴うまちづくりや交通流動等の変化の影響を最も受ける地域であり、バリアフリー化についても、これらの影響を考慮した検討の必要があると考えられます。

南部地域については、都心からの来訪者を迎える流山の顔となる地域であり、つくばエクスプレスの開業により、その性格はますます強くなると考えられます。

東部地域については、柏市の交通バリアフリー基本構想の重点整備地区である南柏駅に、都心へのアクセスや日常生活の利便性が依存していることが見受けられます。

このように、地域毎に固有の事情はありますが（図 3-2）、今後の本市の進展を考えると、バランスのとれたまちづくりと地域間連携の強化に寄与し、バスなど公共交通機関を利用した移動円滑化の促進について一体的に検討することが望ましいと考えられます。



図 3-2 流山市の生活圏と将来都市構想図

3.5 基本構想に影響を及ぼす人口動向の特性

重点整備地区の選定や整備の優先する順序を考える上で重要な要素の一つに、各地域における居住者全体の障害者等の割合や高齢化の進行状況を捉えるということが上げられます。

特に、平成12年度の国勢調査の結果(図2-3)において14歳以下と65歳以上の人口割合がともに13%台となるなど、少子高齢化の進展が予想されています。

下記に示すように人口が増加している地区については、市外からの転入など社会増加が見られる一方で、流山駅周辺や、江戸川台駅周辺などは古くから市街地が形成されてきたこともあり、高齢化率が高い傾向にあります(図3-3)。

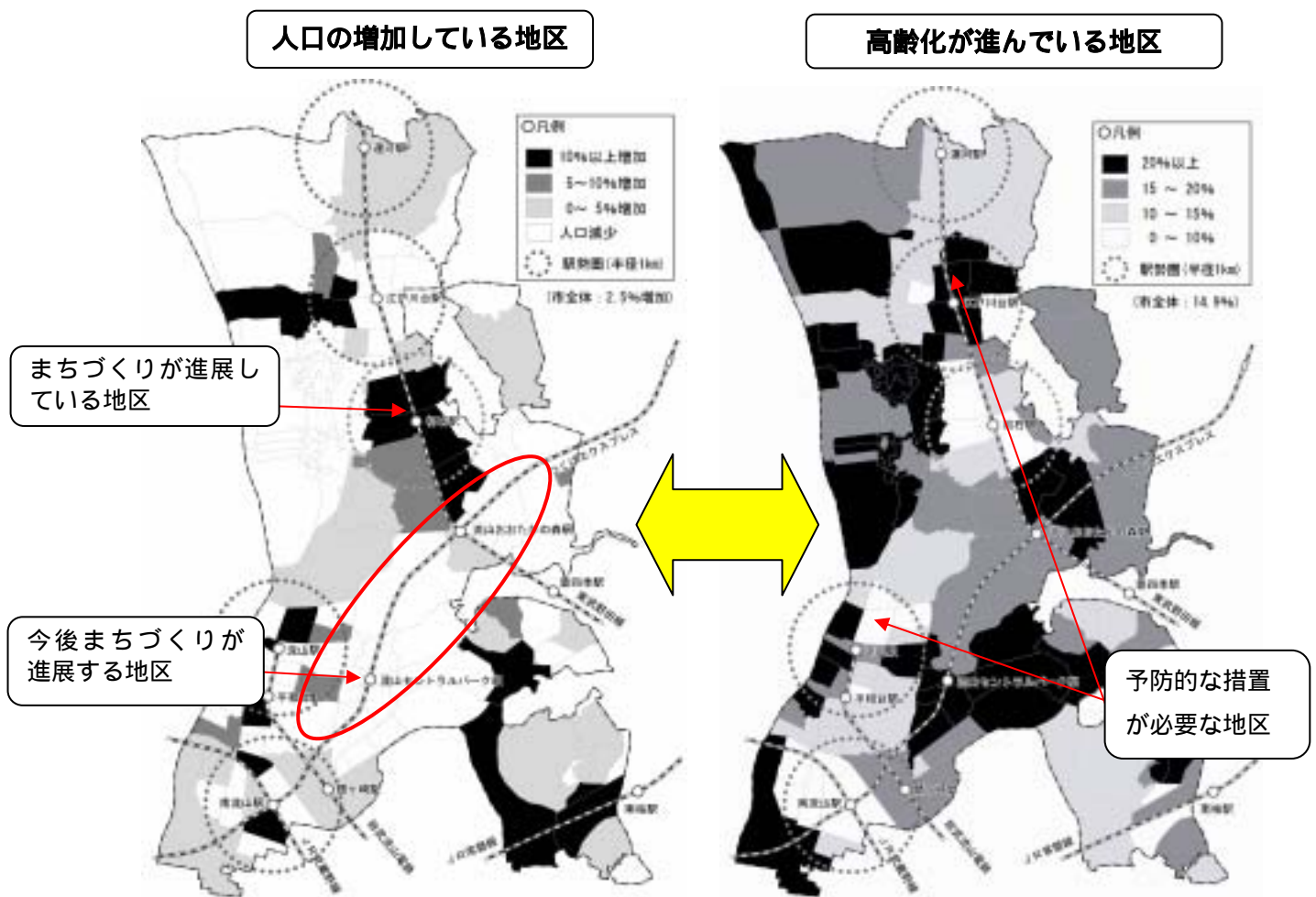


図 3-3 重点整備地区の候補地区の駅勢圏における人口増減と高齢化の様子

4. まち歩き点検調査・ワークショップについて

4.1 まち歩き点検調査・ワークショップを行う目的について

本構想は、第2章の2.5で示した基本方針に基づき、市民参加によるバリアフリーのまちづくりを推進する最初の取り組みとしては、市民の目により市内を歩いたときのバリア（障壁）となる箇所を点検することから実施しました。

これは、市民が日頃まちの中を歩く上で問題と感じている内容の共通認識を図り、「どうすれば歩きやすく住みやすい流山市になるのか？」ということと一緒に考えていくために必要な調査です。

本章では、こうしたまち歩きの点検調査の結果を整理するとともに取り組むべき課題について話し合った内容をまとめています。

4.2 重点整備地区の候補地区における公共施設等の状況

交通バリアフリー法によれば、基本構想の中で対象となる経路とは、駅又は旅客施設から歩いていける公共施設等を結んだ経路とされています。

そこで、まち歩き点検調査を行うにあたって、重点整備地区の候補地区における公共施設等と、駅から公共施設等までの経路を調査対象としました。

ここで目的の施設となる公共施設等については、「流山市市民べんり帳」を参考に、施設そのものの特殊性や駅からの距離などより、比較的、鉄道を使って来訪していると考えられる施設を選定しました。

重点整備地区の候補地区の駅から対象の公共施設等までの経路は、重点整備地区に選定された場合に特定経路となる可能性を考慮して、幹線道路や幅の広い道路を中心に選定しました（表4-1）。

表 4-1 駅周辺の公共施設等一覧表

鉄道会社	旅客施設	公共施設	福祉施設	医療施設	教育施設
東日本旅客鉄道(株)	南流山駅	・南流山センター(南流山出張所、南流山分館(図書館))	・南流山福祉会館	・流山総合病院	
東武鉄道(株)	運河駅	・北部地域図書館(森の図書館) ・北部市民プール	・東深井福祉会館 ・西深井福祉会館 ・身体障害者福祉センター ・老人福祉センター ・高齢者趣味の家		・東京理科大学
	江戸川台駅	・江戸川台駅前出張所 ・地域職業相談室 ・北部公民館 ・北部分館(図書館) ・江戸川台児童センター	・江戸川台福祉会館		
	初石駅	・初石出張所 ・初石分館(図書館) ・初石公民館 ・流山郵便局(本局) ・流山市コミュニティプラザ		・流山中央病院 ・保健センター	
総武流山電鉄(株)	流山駅	・流山市役所 ・商工会館 ・中央公民館 ・市立図書館 ・市立博物館 ・杜のアトリエ黎明 ・一茶双樹記念館 ・赤城児童センター ・流山市民プール ・文化会館	・流山福祉会館 ・平和台福祉会館 ・赤城福祉会館 ・ケアセンター		

H17.12現在。表中の施設は駅を中心とした1km圏内の施設。これらの施設より後述の図に示す目的施設を選定。

4.3 まち歩き点検調査・ワークショップの概要

< 調査の概要について >

- 本構想の特徴として、市民研究会でまち歩き点検調査を実施する前に、市関係課職員によって事前調査を実施しました。
- 市関係課職員による事前調査では、主に安全性、トイレの確保、バリアの発見しやすさ、調査に要する必要時間、特定施設の配置状況などを調査しました。
- 市民研究会では、この結果を踏まえ、時折、強く雨の降る中で江戸川台駅周辺と南流山駅周辺の2地区を対象にしたまち歩き点検調査とワークショップを実施しました。

調査概要と点検項目は表 4-2、表 4-3のとおりです。

表 4-2 調査概要

	市関係課職員事前調査	まち歩き点検調査
対象地区	江戸川台・南流山・運河・初石・流山	江戸川台・南流山
日時	平成17年9月12日(月)、13日(火)	平成17年10月22日(土)
天候	晴	雨のち曇り
会場		流山市役所
参加人数	23名(延べ人数)	32名
点検調査対象地域	<ul style="list-style-type: none"> • 江戸川台地区 <ul style="list-style-type: none"> ・江戸川台駅 ・江戸川台駅(北口)～北部公民館の経路 ・江戸川台駅(東口)～江戸川台福祉会館の経路 • 南流山地区 <ul style="list-style-type: none"> ・南流山駅 ・南流山駅(南口)～南流山センター ・南流山福祉会館の経路 ・南流山駅(北口)～流山総合病院間の経路 • 運河地区 <ul style="list-style-type: none"> ・運河駅 ・運河駅～東京理科大学の経路 • 初石地区 <ul style="list-style-type: none"> ・初石駅 ・初石駅～流山中央病院の経路 ・初石駅～県道～流山郵便局の経路 ・初石駅～初石公民館～流山郵便局の経路 • 流山地区 <ul style="list-style-type: none"> ・流山駅 ・流山駅～流山市役所の経路 ・流山駅～文化会館の経路 ・流山駅～商工会館の経路 ・流山駅～流山福祉会館の経路 	<ul style="list-style-type: none"> • 江戸川台地区 <ul style="list-style-type: none"> ・江戸川台駅 ・江戸川台駅(東口)～江戸川台福祉会館の経路 ・江戸川台駅(西口)～北部公民館の経路 • 南流山地区 <ul style="list-style-type: none"> ・南流山駅 ・南流山駅(南口)～南流山センター ・南流山福祉会館の経路 ・南流山駅(北口)～流山総合病院間の経路

表 4-3 主な点検項目

調査対象箇所	調査項目
駅	<ul style="list-style-type: none"> 段差解消施設の有無、段差解消施設の使い勝手 トイレの使い勝手 誘導ブロックの配置や連続性 券売機の使い勝手など
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のバス停やタクシー乗り場までの経路 バス停でのベンチや上屋の有無など
歩道	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の有無や、幅員、段差・勾配、平坦性の状況 電柱等の施設の状況 店舗の看板類や駐輪・駐車による歩行幅の減少 横断歩道の有無や形状 待機スペースの有無、信号機の有無など
施設	<ul style="list-style-type: none"> 道路から施設入口までの経路、歩行者用の案内標識や視覚障害者用誘導ブロック設置の有無 移動経路・施設の案内の有無など



図 4-1 点検調査の様子

4.4 まち歩き点検調査・ワークショップの主な感想

まち歩き点検調査中や調査後のワークショップにおいては、当日歩いた江戸川台地区や南流山地区だけでなく、参加者が日常利用している初石や運河、さらには通勤や通学等で利用している最寄り駅など、様々な場面や場所におけるバリアについて多くの意見を交換しました。

個別の地区の課題については、次項以降に整理しておりますが、ここでは特に点検調査やワークショップを行った際に話し合った主な意見を抽出しています。

- バリアフリーがされているところ、されていないところの差が激しいと思った。
- 歩車分離の道路はそれなりに良い。
- 普段、気づかないようなバリアがまち中に多くあることに気づいた。
- 流山市内の道路は段差が多く車いすの方には不便だと感じた。
- 今日見たのはバリアフリー先進地域なので、本来は問題ある地域の視察を実施すべきでなかったか。
- バリアフリーの政策が、線ではなく点になっている。整合性がとれていない。
- 積極的な発言、かつ詳細に見学調査されたことは大変感心した。
- 歩いていてゴミが多いことが悲しかった。
- 日頃バリアになるような物を、いかに道に置いているか、多くの人に気づいてほしい。
- 老人、障害者の方の自助努力も必要だという話がグループの中から出ましたが、本人でないと苦しみは理解できないと思うので思いやりの心が必要だと感じた。
- 今後の構想策定において我々のいっていることが実を結ぶように期待する。
- ハードの面も大切ですが、ソフト面、心のバリアフリーが最も重要。
- バリアフリーは何かをするというハードの面だけでなく、「バリアフリーが何か?」、「これはどういう意味か?」を説明して困った人を助けられるように、理解者を増やす広報活動をしてほしい。



図 4-2 ワークショップの様子

4.4.1 課題の整理

まち歩き点検調査の結果やワークショップでの意見等から、歩道や駅等の段差や案内サイン類の不足、トイレ設備の不備等、市内の駅周辺の移動円滑化に係わる課題を地区別、事業者別に整理しました。対象地区と事業者は次のとおりです。

- 対象地区：江戸川台地区、南流山地区、運河地区、初石地区、流山地区
- 事業者：公共交通特定事業者、道路管理者、公安委員会

地区別に駅の構造や周辺の土地利用などの特徴に見られる課題を整理すると以下のとおりとなります。

表 4-4 地区別の代表的な課題

地区名称	代表的な課題
江戸川台地区	東西に改札があるが、主たる連絡通路は駅舎の自由通路である。駅舎にエレベーターが無く、段差解消する必要がある。
南流山地区	駅の周辺はきれいに整備されているが、駅から離れると歩道の段差解消の必要箇所がある。
運河地区	西口にしか改札は無く、駅前に歩道がない。駅舎にエレベーターが無く、段差解消する必要がある。
初石地区	西口にしか改札は無く、駅前に歩道がない。駅舎にエレベーターが無く、段差解消する必要がある。
流山地区	駅周辺は高低差があり、歩道も未整備な箇所が多い。

4.4.2 江戸川台地区
江戸川台駅



トイレ内の段差



エスカレーターのみ

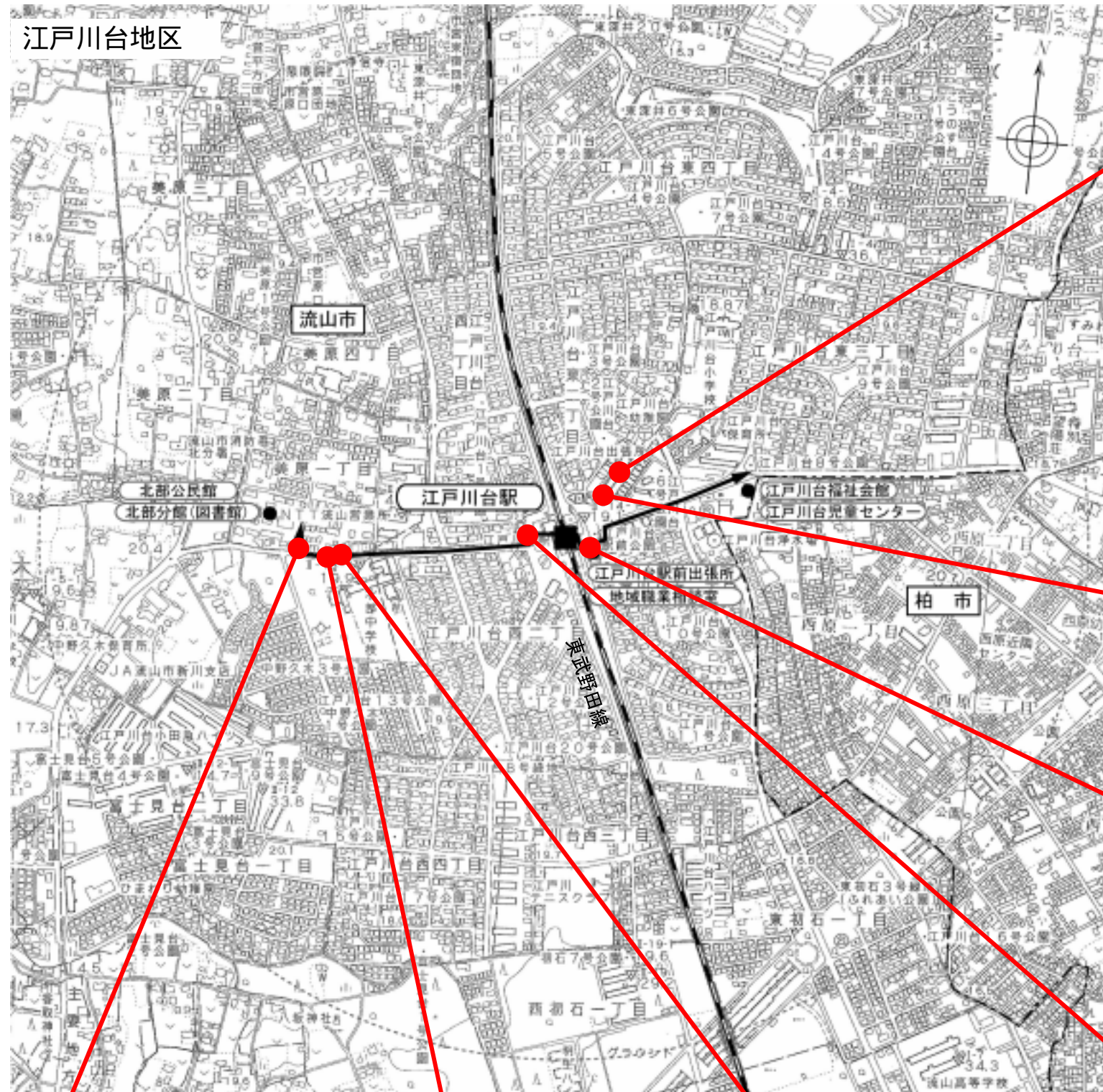
誘導ブロック、エスカレーターは整備されているが、エレベーターはなし



車いす利用者用にスロープ出入口があり、インターホンで対応



駅前広場から改札階まではエスカレーターが整備されている（エレベーターはなし）



歩道の切り下げがない箇所があり、車いす利用者が道路を横断できない



北部中学校がセットバックし、休憩施設が整備されている



歩道が不連続



誘導ブロックが認識しづらい



店舗前に商品やのぼり旗が陳列され、歩行空間を狭めている



歩行空間内にバスの上屋やモールの柱が多い



駅前広場には誘導ブロックなし
バス乗り場が分かりにくい(サインの不足)

(1) 公共交通特定事業者

東武鉄道（江戸川台駅）

点検箇所	指摘事項
案内表示 情報設備	駅各案内板の表示が小さくて見えにくい。もう少し大きくしたら良いと思う。 電光掲示板・電車接近表示があると良いと思う。
誘導 ブロック	誘導ブロックの設置の仕方がおかしいところがある（階段下）。 誘導ブロック(ホーム)と柱が接近しすぎ、両ホームとも、両端部。 事業者が変わるところ（駅舎と駅前広場等）で誘導ブロックが途切れている。 （「止まれ」と「止まれ」が向き合っている状態）
呼び鈴	身障者の連絡用インターホンの形状は盲導犬利用者等へ配慮して、押し込みが不要なタイプにし、動作確認用のランプがあると良い。設置場所も分かりにくい。
突起物	駅の中に角ばったものが出ている。
ホーム	棒状のものは、スポンジみたいなものを巻きつけておけばぶつかってもけがをしないと思う。 ホームの白線を埋め込んでいる部分が凸凹になっており、つまづく可能性がある。
昇降 設備 (ラチ内)	階段の手すりが2段になっていない。 エレベーターが設置されていない。 エレベーターはベビーカー利用者にも有効。 階段の段鼻が目立たない。
昇降 設備 (ラチ外)	階段の手すりが2段になっていない。 エレベーターが設置されていない。 車いすの人は切符が券売機で買えない（券売機まで移動が大変困難なため）。
トイレ	障害者用トイレがない。また、トイレ内に段差がありバリアになっている。
運賃表 時刻表 券売機	運賃表の色彩計画が良くない 白内障のお年寄りを考えるべき。 券売機の下に車いすの人が問題無く操作できるための十分な凹みがない。
車両	ホームと段差がある。 職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	駅や車両について、バリアフリー化の対応状況がわかると良い。 （交通エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットは役立つ。）



東武バスイースト（江戸川台駅東口バスターミナル）

点検箇所	指摘事項
停留所	駅前広場から上屋が連続していない。 バスの乗降位置がわかりにくい。
案内サイン	バスの行き先がわかりにくい。
車両	車両がバリアフリー対応でないものもある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	東武バスでは、ホームページ上の時刻表でノンステップバス使用車両が確認できるのは良い。

京成バス（江戸川台駅西口バスターミナル）

点検箇所	指摘事項
停留所	乗降場所の上屋の未整備。（車いす利用者は傘をさすのが難しい） 駅前広場から上屋が連続していない。 バスの乗降位置がわかりにくい。
案内サイン	バスの行き先がわかりにくい。
車両	車両がバリアフリー対応でないものもある。 介助者なしにバリアフリー対応バスに車いすで乗車できるようにしてほしい。
情報	ホームページ上の時刻表でノンステップバス使用車両が確認できるようにしてほしい。（平成17年11月現在、流山周辺路線の時刻表そのものがホームページ上に掲載されていない。）



タクシー事業者（江戸川台駅前広場）

点検箇所	指摘事項
タクシー 乗り場	東口は駅前広場が狭く、周辺道路にタクシーが路上駐車している。
	駅から上屋が連続していない。
	身障者用タクシー乗降場が設置されていない。
車両	福祉車両が普及していない。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	福祉タクシーの車両の対応状況がわかる情報が欲しい。（福祉タクシーが利用できる会社の紹介だけでは不十分）



(2) 道路管理者

流山市（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	歩道の整備状況悪く、水たまりができてそれがバリアになっている。
	誘導ブロックが設置されていない。
	事業者が違うため誘導ブロックが途切れている。
	グレーチングの目が大きく、杖が引っかかる可能性がある。
	公共施設等の案内が不十分である。
	誘導サインの設置場所が連続しておらず、様式が統一されていない。
	歩いていて意外にゴミが多かった。
	店舗ののぼりや看板が歩道に置いてある。
	店舗の前に自転車があり邪魔である。



流山市（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
江戸川台駅前（東口）	東口南側の自転車駐車場と歩道の車止めが、車いす利用者の通行に障害となっている。
江戸川台駅（東口）～ 福祉会館	江戸川台駅から福祉会館までの案内がない。
	江戸川台駅のバス停で、バス停の上屋とアーケードが重なっている上、柱が歩道上に多数設置されており、通路が狭くなっている。視覚障害者にとっても危険。 福祉会館の出入口の勾配がきつい。
江戸川台駅（西口）～ 北部公民館	江戸川台駅から北部公民館までの案内がない。
	北部公民館の案内板の位置が高く、端に寄っているので見えにくい。
	片側の歩道が横断歩道の手前で途切れてしまう。
	北部中学校の前しか歩道に誘導ブロックが設置されていない。
	北部公民館の出入口にはスロープが設置されているが、すりつけ部に段差がついている。 北部公民館の出入口の踊り場に余裕が無く、階段部に転落する可能性がある。



(3) 公安委員会

公安委員会（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	誘導ブロックの上に車が乗り上げている。

公安委員会（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
江戸川台駅（東口）～ 福祉会館	東口駅周辺の道路上にタクシーが待機している。
	パチンコ屋の前の自転車はもう少し整理が必要。
	歩道上に商品や看板などが置かれている。
江戸川台駅（西口）～ 北部公民館	信号の位置が高すぎて（基準は路面より2.5mの高さ）お年寄りには見にくい。音だけでは不十分。
	点検調査日は雨天の午前中だったので問題は無かったが、スーパーやATM等の前に放置自転車があふれることがあるのではないかと？
	歩道上に看板などが置かれている。



4.4.3 南流山地区

南流山駅



車いすでも通行しやすい改札幅がある



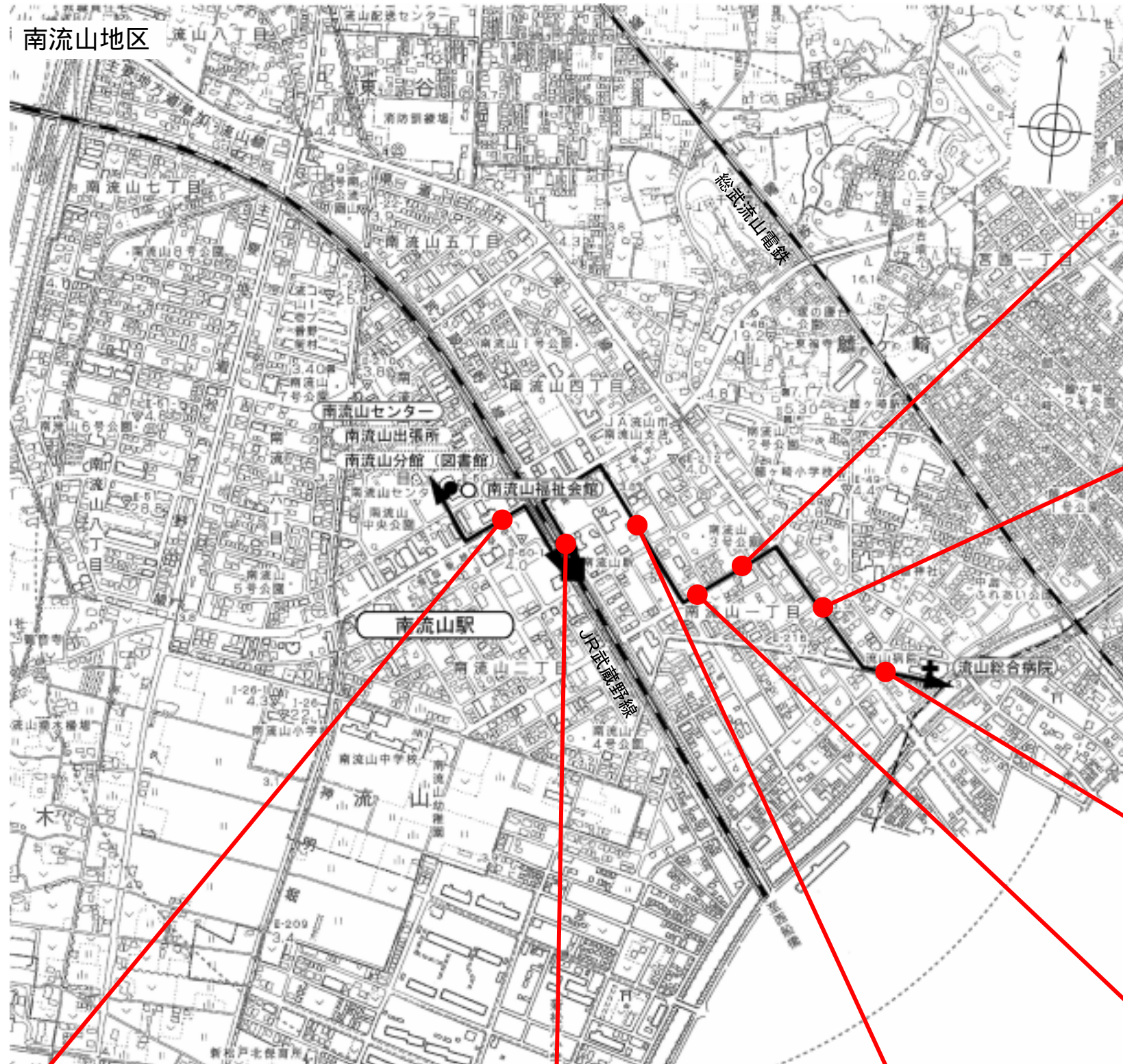
エレベーターが設置されている



階段には2段手摺、誘導ブロックが設置されている



車両とホームの間に段差がある



交差点隅切り部の現場打ちコンクリートが老朽化。不陸を生じている



枝道との交差部の歩道の段差が大きい



歩道が整備されていない



垣根が歩道側に張り出している



平坦であるが、誘導ブロックはない



枝等が落ち込まないグレーチング



植栽がある部分は有効幅員 2m とれていない。自転車のはみ出し

(1) 公共交通特定事業者

東日本旅客鉄道（南流山駅）

点検箇所	指摘事項
案内表示	視認性の良い案内表示がされている。
情報設備	電光掲示板による、情報表示・車両接近表示が行われている。
誘導ブロック	事業者が変わるところ（駅舎と駅前広場等）で誘導ブロックが途切れている。（「止まれ」と「止まれ」が向き合っている状態）
呼び鈴	エレベーター設置済のため、呼び鈴は不要である。
突起物	駅の中に角ばったものがある。
ホーム	エレベーターから降りてホームに向かう部分は、一部、線路に向かって下り勾配が急になっており、車いす利用者が線路転落の不安を感じる。ベビーカー利用者なども手を離してしまうと危険。 棒状のものは、スポンジみたいなものを巻きつけておけばぶつかってもけがしないと思う。
昇降設備（ラチ内）	エレベーターが設置されている。
トイレ	多目的トイレが設置されている。
運賃表 時刻表 券売機	券売機の高さが少し高めで、子どもや車いす利用者が購入しにくい。券売機下の蹴り込みはあるが、深さがやや足りないように思える。
車両	ホームと段差がある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	駅や車両について、バリアフリー化の対応状況がわかると良い。 （交通エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットは役立つ。）



東武バスイースト（南流山駅北口バスターミナル）

点検箇所	指摘事項
停留所	バスの乗降位置がわかりにくい。
	乗降場所の上屋の未整備。
案内サイン	バスの行き先がわかりにくい。
車両	車両がバリアフリー対応でないものもある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
	南流山駅のバスターミナルが円形のため、停車が雑だとバスの乗り降りの際、一旦車道に降りてから歩道に上がる形になる。
情報	東武バスのホームページ上では、ノンステップバスの運行が時刻表で確認できるので良い。

京成バス（南流山駅北口バスターミナル）

点検箇所	指摘事項
停留所	バスの乗降位置がわかりにくい。
案内サイン	バスの行き先がわかりにくい。
車両	車両がバリアフリー対応でないものもある。
教育	介助者なしにバリアフリー対応バスに車いすで乗車できるようにしてほしい。
	南流山駅のバスターミナルが円形のため、停車が雑だとバスの乗り降りの際一旦車道に降りてから歩道に上がる形になる。
情報	ホームページ上の時刻表でノンステップバス使用車両が確認できるようにしてほしい。（平成17年11月現在、流山周辺路線の時刻表そのものがホームページ上に掲載されていない。）



タクシー事業者（南流山駅前広場）

点検箇所	指摘事項
タクシー乗り場	身障者用タクシー乗降場が設置されていない。
車両	福祉車両が普及していない。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	福祉タクシーの車両の対応状況がわかる情報が欲しい。（福祉タクシーが利用できる会社の紹介だけでは不十分）



車いすのまま乗車できる福祉タクシー



流山市の福祉タクシー紹介ページ

(2) 道路管理者

流山市（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	歩道の整備状況悪く、水たまりができてそれがバリアになっている。
	誘導ブロックが設置されていない。
	事業者が違うため誘導ブロックが途切れている。
	グレーチングの目が大きく、杖が引っかかる可能性がある。
	公共施設等の案内が不十分である。
	誘導サインの設置場所が連続しておらず、様式が統一されていない。
	歩いていて意外にゴミが多かった。
	店舗ののぼりや看板が歩道に置いてある。
	店舗の前に自転車があり邪魔である。



流山市（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
南流山駅（南口）～ 南流山センター・南流山福祉会館	南流山駅から南流山センター・南流山福祉会館までの案内がない。
	歩道は平坦になっているが、誘導ブロックが設置されていない。
南流山駅（北口）～ 流山総合病院	民家の植栽が生い茂って歩道を狭くしている。
	歩道上の植樹帯が歩道を狭くしている。
	交差点の隅切り部のコンクリートが老朽化し凸凹になっている。
	枝道との交差部で歩道と車道の段差が大きい。
	流山総合病院付近の道路に歩道が整備されていない。

(3) 公安委員会

公安委員会（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	誘導ブロックの上に車が乗り上げている。

公安委員会（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
南流山駅（北口）～ 流山総合病院	店舗の駐輪場から自転車が歩道にはみだしている。



4.4.4 運河地区

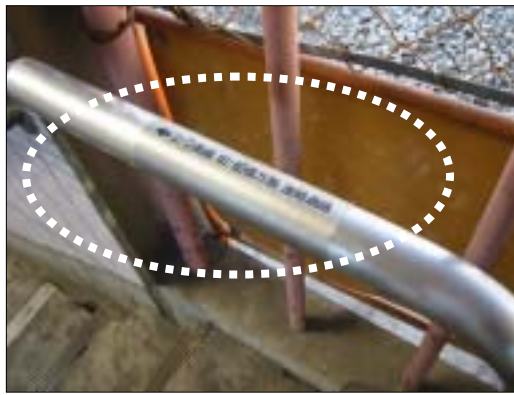
運河駅



誘導ブロックが設置されている

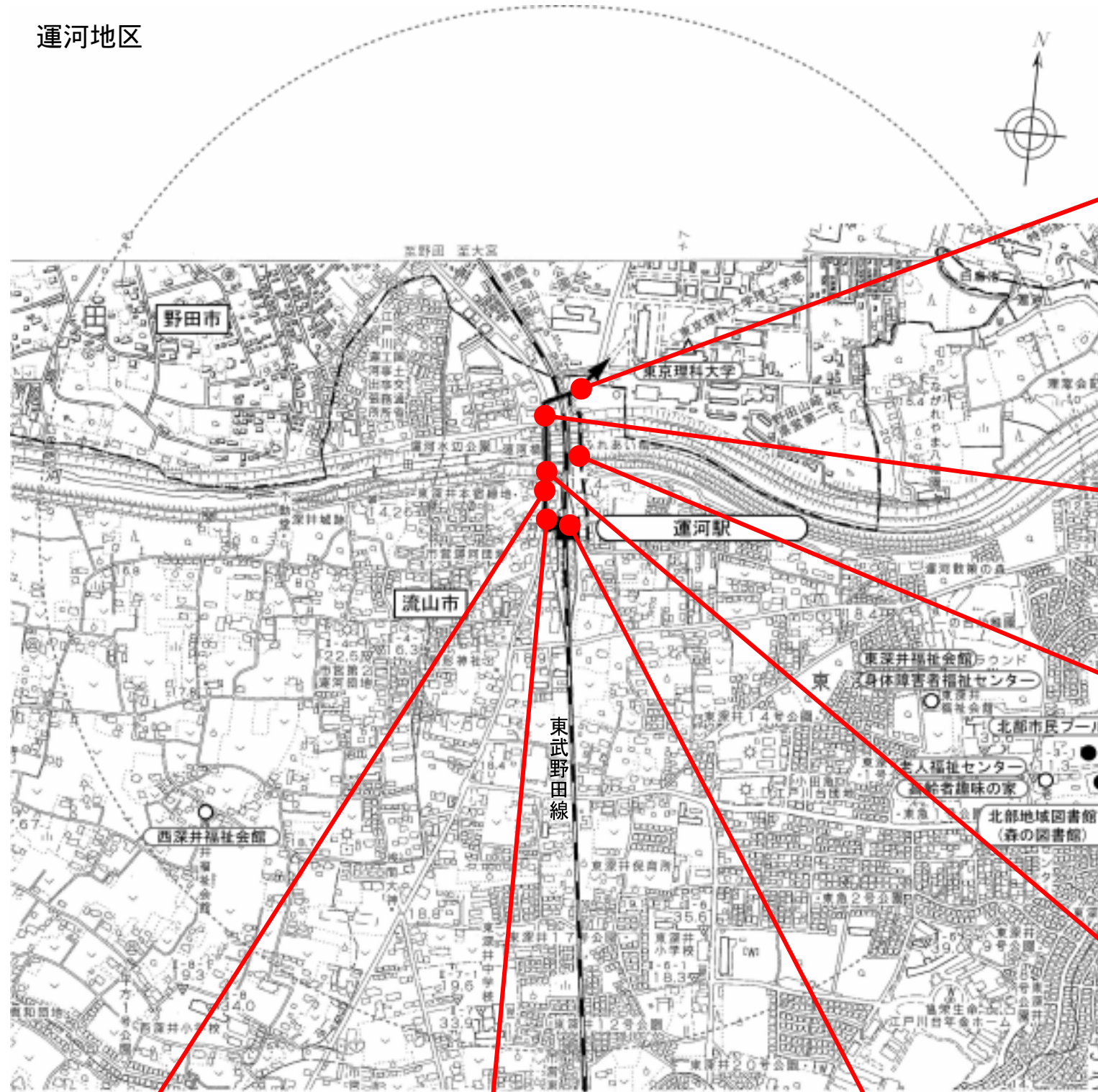


バリアフリー対応トイレが設置されている



階段手摺りに方角等を示す点字標記あり

運河地区



縦断勾配がきつい



歩道内にU字溝がある。不陸、ひび割れ



ふれあい橋側は、階段段差あり



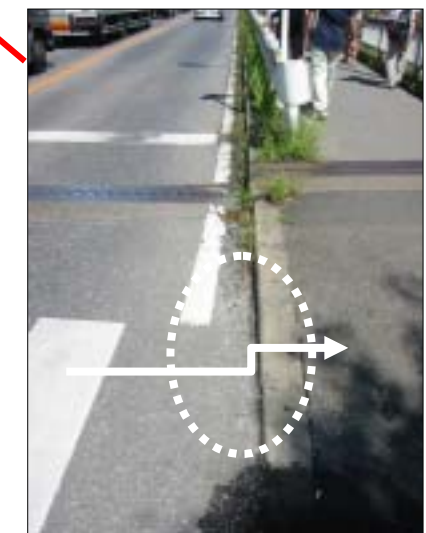
一部歩行空間あり
電柱等が歩行空間を狭めている



歩道がない



横断歩道上でタクシーが客待ちしている
グレーティング目が大きい



横断歩道と橋手前の歩道に
段差がある

(1) 公共交通特定事業者

東武鉄道（運河駅）

点検箇所	指摘事項
案内表示	駅周辺の情報図、方面案内等が見づらい。特に、ラチ外昇降施設への誘導案内に不備がある。
情報設備	電光掲示板・電車接近表示があると良い。
呼び鈴	呼び鈴が設置されていない。
突起物	駅の中に角ばったものがある。
誘導ブロック	駅前に誘導ブロックが設置されていない。
ホーム	H鋼むき出しの柱が存在する。
昇降設備（ラチ内）	エレベーターが設置されていない。
	階段の手すりが2段になっていない。
	階段段鼻は鋼材による滑り止め処理がなされているが、色弱者へ向けた視認性の向上が必要である。
昇降設備（ラチ外）	駅入口に斜路になっている部分があり、雪の日にすべる危険性がある。
	階段の手すりが2段になっていない。
	階段段鼻は鋼材による滑り止め処理がなされているが、色弱者へ向けた視認性の向上が必要である。
運賃表時刻表券売機	券売機の高さが少し高めで、子どもや車いす利用者が購入しにくい。券売機下の蹴り込みがない。
車両	ホームと段差がある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	駅や車両について、バリアフリー化の対応状況がわかると良い。 (交通エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットは役立つ。)



タクシー事業者（運河駅前）

点検箇所	指摘事項
タクシー乗り場	駅前の横断歩道上にタクシーが待機している。 タクシー乗降場所が設置されていない。
車両	福祉車両が普及していない。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	福祉タクシーの車両の対応状況がわかる情報が欲しい。（福祉タクシーが利用できる会社の紹介だけでは不十分）



(2) 道路管理者

千葉県、流山市（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	歩道の整備状況悪く、水たまりができてそれがバリアになっている。
	誘導ブロックが設置されていない。
	事業者が違うため誘導ブロックが途切れている。
	グレーチングの目が大きく、杖が引っかかる可能性がある。
	公共施設等の案内が不十分である。
	案内板（サイン）が連続して設置されておらず、また様式が統一されていない。
	歩いていると意外にゴミが多かった。
	店舗ののぼりや看板が歩道に置いてある。
店舗の前に自転車があり邪魔である。	

千葉県（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
運河駅～ 東京理科大学	歩道が設置されていない。
	電柱等が歩行空間を狭めている。
	横断歩道部の切下げが不十分で段差が生じている。
	歩道内にU字溝があり歩行しづらい。

流山市（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
運河駅前	駅前に歩道が設置されていなく、誘導ブロックもない。
運河駅～東京理科大学	ふれあい橋を通行しようとする、階段を通らなければならない箇所がある。
	東京理科大学の入口の手前の縦断勾配がきつい。



(3) 公安委員会

公安委員会（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	誘導ブロックの上に車が乗り上げている。

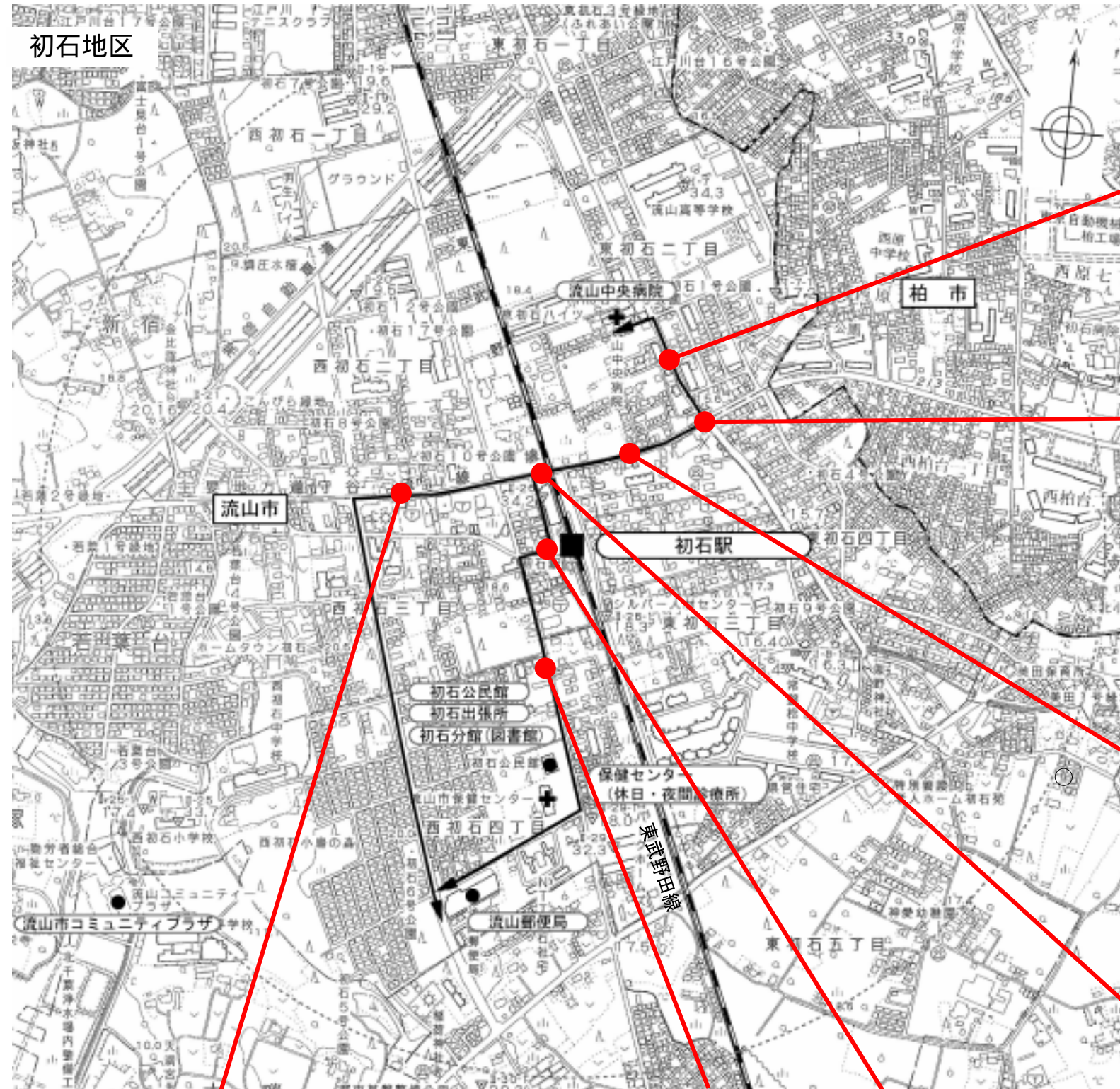
公安委員会（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
運河駅～ 東京理科大学	運河駅前の横断歩道上にタクシーが待機している。 駅前の道路の交通量が多く、大型トラック等の交通も多い。



4.4.5 初石地区

初石駅



バリアフリー対応トイレが整備されている



ホーム移動は階段を使う
エレベーター、エスカレーター等の段差解消施設なし



階段手摺に方面等の点字表示あり
階段段差が視認しづらい



誘導ブロックが老朽化してはがれている



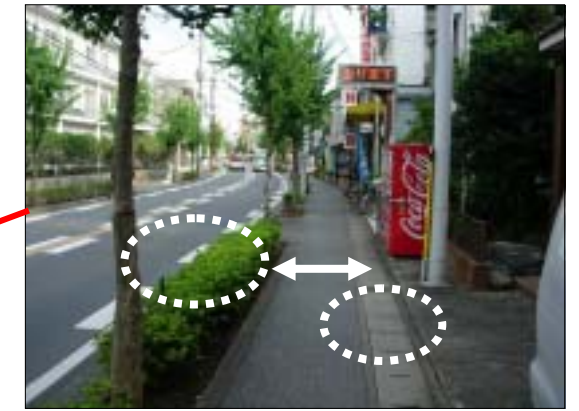
県道の歩道の有効幅員が狭い



歩道がない
グレーチング目が大きい



駅前広場に歩道がない
駅舎手前に段差がある



植栽やU字溝で歩道の有効幅員が狭められている



横断歩道上に歩道橋がある
歩道橋が歩行空間を狭めている



沿道の提供公園部分では歩行空間が広がっている



歩道が並走している
踏切手前で狭くなる

(1) 公共交通特定事業者

東武鉄道（初石駅）

点検箇所	指摘事項
案内表示	駅周辺の情報図、方面案内等が見づらい。
情報設備	電光掲示板・電車接近表示があると良い。
誘導ブロック	駅前広場に誘導ブロックが設置されていない。 ラチ内の誘導ブロックがはがれている箇所がある。
呼び鈴	呼び鈴が設置されていない。
突起物	駅の中に出っ張ったものがある。
ホーム	H鋼むき出しの柱が存在する。 雨天時に部分的にすべりやすいとの指摘がある。
昇降設備 (ラチ内)	エレベーターが設置されていない。 階段の手すりが2段になっていない。 階段段鼻は鋼材による滑り止め処理がなされているが、色弱者へ向けた視認性の向上必要である。
昇降設備 (ラチ外)	スロープが設置されていない。 階段の手すりが2段になっていない。 階段段鼻は鋼材による滑り止め処理がなされているが、色弱者へ向けた視認性の向上が必要である。
運賃表 時刻表 券売機	券売機の高さが少し高めで、子どもや車いす利用者が購入しにくい。 券売機下の蹴り込みがない。
車両	ホームと段差がある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	駅や車両について、バリアフリー化の対応状況がわかると良い。 (交通エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットは役立つ。)



タクシー事業者（初石駅前）

点検箇所	指摘事項
タクシー乗り場	タクシー乗降場の上屋が設置されていない。
車両	福祉車両が普及していない。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	福祉タクシーの車両の対応状況がわかる情報が欲しい。(福祉タクシーが利用できる会社の紹介だけでは不十分)



(2) 道路管理者

千葉県、流山市（全般的な課題）

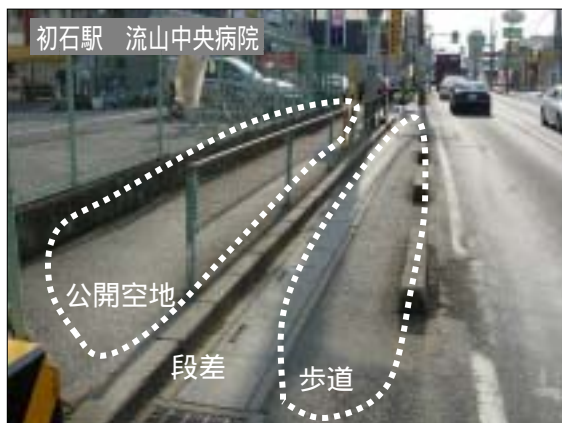
点検箇所	指摘事項
歩道	歩道の整備状況悪く、水たまりができてそれがバリアになっている。
	誘導ブロックが設置されていない。
	事業者が違うため誘導ブロックが途切れている。
	グレーチングの目が大きく、杖が引っかかる可能性がある。
	公共施設等の案内が不十分である。
	誘導サインの設置場所が連続しておらず、様式が統一されていない。
	歩いていて意外にゴミが多かった。
	店舗ののぼりや看板が歩道に置いてある。
店舗の前に自転車があり邪魔である。	

千葉県（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	指摘事項
初石駅 ～ 県道経由 ～ 流山郵便局	電柱等が歩行空間を狭めている。
	流山おおたかの森駅からのルートはバリアが少ない。また、駅自体もバリアフリー化されている。
初石駅 ～ 流山中央病院	2つの歩道（歩道と開発行為による提供用地）が平行して設置されており、歩道間に段差と柵が設置されている。（下左図参照）
	歩道橋の出入口によって歩行空間が狭められている。

流山市（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	各点検項目における指摘事項
初石駅前	歩道が設置されていない。
初石駅～県道経由～流山郵便局	歩道が設置されていない。
初石駅～旧日光街道経由 ～ 流山郵便局	歩道が設置されていない。
	グレーチングの目が大きい。
初石駅～流山中央病院	植樹帯や歩道橋で歩道の有効幅員が狭められている。



(3) 公安委員会（全般的な課題）

点検箇所	各点検項目における指摘事項
歩道	誘導ブロックの上に車が乗り上げている。

公安委員会（点検調査経路）

点検箇所	各点検項目における指摘事項
初石駅前	駅前商店街に自転車が雑然と置かれている。



4.4.6 流山地区

流山駅



トイレの入口が狭い 男女共用
多目的トイレの設置なし

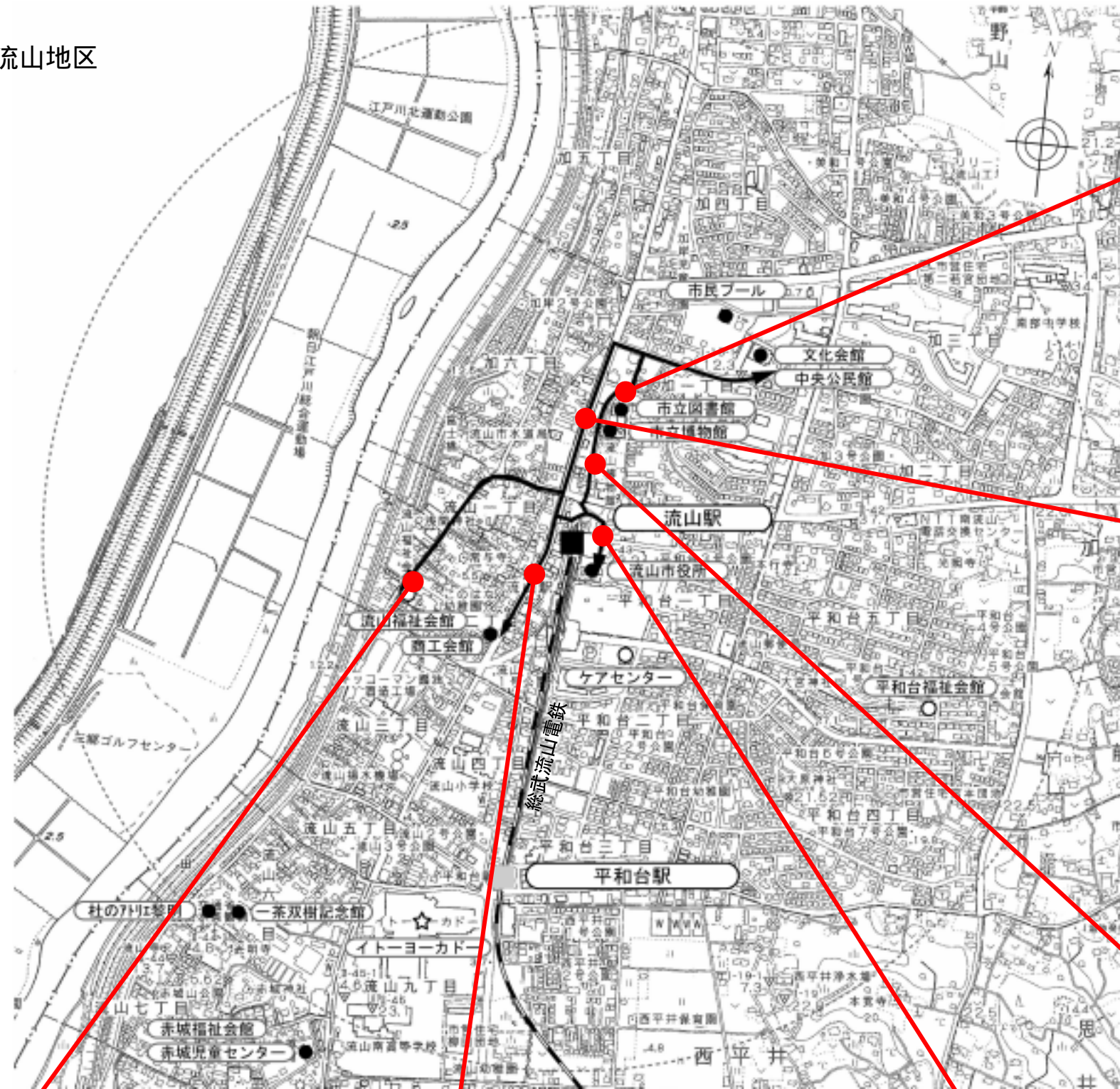


誘導ブロックの整備なし
手すりもなし

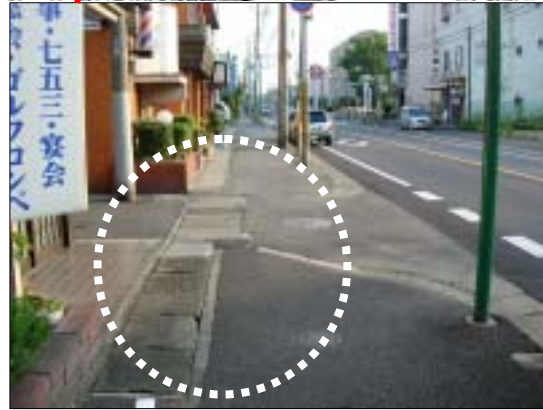


駅から県道まで歩道がない

流山地区



歩道がない



枝道との交差部で歩道が著しく凹凸している



地形上、縦断勾配がきつい
歩道がない
誘導ブロックの一部に老朽がみられる



施設出入口の勾配がきつい
インターホンの位置が遠く、足元に
グレーチングがあり押しづらい



車乗り入れ部の切下げにより、歩道の
横断勾配がきつい



歩行者・自転車道として利用されている
雑草、落葉、水たまり等が目立つ

(1) 公共交通事業者者

総武流山電鉄（流山駅）

点検箇所	指摘事項
案内表示	駅周辺の情報図、方面案内等が見づらい。
情報設備	電光掲示板・電車接近表示があると良い。
誘導ブロック	ホームや階段の前後など駅構内に誘導ブロックが設置されていない。
呼び鈴	緊急用の呼び鈴が設置されていない。
突起物	駅の中に出っ張ったものがある。
ホーム・昇降設備（ラチ内）	階段に手すりが設置されていない。
トイレ	障害者用トイレがない。案内もわかりにくい。
運賃表 時刻表 券売機	券売機の高さが車いす利用者に適応していない。 券売機下の蹴り込みもない。
車両	ホームと段差がある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	駅や車両について、バリアフリー化の対応状況がわかると良い。 (交通エコロジー・モビリティ財団のらくらくおでかけネットは役立つ。)



東武バスイースト（流山駅東口バス停）

点検箇所	指摘事項
停留所	上屋が設置されていない。
案内サイン	バスの行き先がわかりにくい。
	バスの乗降位置がわかりにくい。
車両	車両がバリアフリー対応でないものもある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	東武バスでは、ホームページ上の時刻表でノンステップバス使用車両が確認できるのは良い。



京成バス（流山駅西口バス停）

点検箇所	指摘事項
停留所	上屋が設置されていない。
案内サイン	バスの行き先がわかりにくい。
車両	車両がバリアフリー対応でないものもある。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	ホームページ上の時刻表でノンステップバス使用車両が確認できるようにしてほしい。（平成17年11月現在、流山周辺路線の時刻表そのものがホームページ上に掲載されていない。）



タクシー事業者（流山駅前）

点検箇所	指摘事項
タクシー乗り場	駅北側の歩行者は、タクシーが停車している横をかいくぐらなくてはならない。
車両	福祉車両が普及していない。
教育	職員がバリアフリーに関する教育を受けていない場合、身障者に対する適切な介助・接遇を行えない可能性がある。
情報	福祉タクシーの車両の対応状況がわかる情報が欲しい。（福祉タクシーが利用できる会社の紹介だけでは不十分）



(2) 道路管理者

千葉県、流山市（全般的な課題）

点検箇所	指摘事項
歩道	歩道の整備状況悪く、水たまりができてそれがバリアになっている。
	誘導ブロックが設置されていない。
	事業者が違うため誘導ブロックが途切れている。
	グレーチングの目が大きく、杖が引っかかる可能性がある。
	公共施設等の案内が不十分である。
	誘導サインの設置場所が連続しておらず、様式が統一されていない。
	歩いていると意外にゴミが多かった。
	店舗ののぼりや看板が歩道に置いてある。
	店舗の前に自転車があり邪魔である。

千葉県（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	各点検項目における指摘事項
流山駅～商工会館	交差点の隅切り部のコンクリートが老朽化し、凸凹になっている。
流山駅～県道経由 ～文化会館・中央公民館	歩道の切下げにより、横断勾配がきつくなっている。

流山市（点検調査経路に関する課題）

点検箇所	各点検項目における指摘事項
流山駅前	歩道が設置されていない
流山駅～流山市役所	歩道がなく、誘導ブロックの一部が老朽化している。
	駅から市役所までの最短経路に誘導ブロックが設置されていない。 地形上、縦断勾配がきつい。
流山駅 ～博物館・図書館経由 ～文化会館・中央公民館	歩道に水たまりが目立つ。
	歩道に雑草、落葉が目立つ。
	図書館・博物館の車いす利用者用のインターホンの位置が遠く、グレーチングがあるため押しづらい。
流山駅～福祉会館	歩道が整備されていないところがある。



(3) 公安委員会

公安委員会（全般的な課題）

点検箇所	各点検項目における指摘事項
歩道	誘導ブロックの上に車が乗り上げている。



5. 重点整備地区の選定と整備内容

5.1 重点整備地区の選定

本構想では、まち歩き点検調査の結果や、流山のまちづくり・人口動向の特性を踏まえ、重点整備地区の候補地区の中から重点整備地区を選定しました。

重点整備地区の選定の考え方としては、

- 対象5駅の鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、公安委員会、道路管理者等とのヒアリング
- 市民研究会等の「まち歩き点検調査」
- 各駅周辺の市街地形成の経緯、地域固有の特徴及び他市の状況等
- つくばエクスプレスの開業に伴う交通体系の変化

に配慮しながら、平成22(2010)年度までに駅及び駅周辺の経路を一体的に整備する地区とした重点整備地区を選定し、重点整備地区以外の地区については平成22(2010)年度以降も引き続き整備等を推進していく重点整備候補地区(第6章参照)として選定していきます(図5-1)。

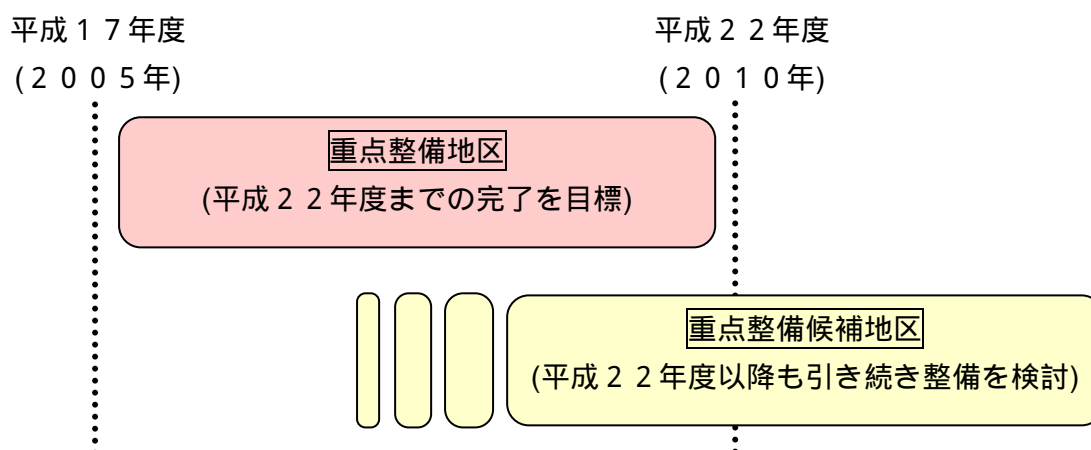


図 5-1 重点整備地区と重点整備候補地区のイメージ

本市では「平成22(2010)年度までの整備」という1つの目標に向けて一部の地区を重点整備地区に選定し、移動円滑化のモデル地区として優先的に整備します。また、その他の地区は「重点整備候補地区」とし、重点整備地区整備の際に得られた経験や課題を反映し、平成22(2010)年度以降も引き続き整備を検討します。

なお、重点整備候補地区については、重点整備地区の次に優先して改善すべき地区としていますが、事業着手までに5年以上の期間を要することが予測されます。そのため、関係機関と引き続き協議を進め、他事業(市街地整備事業、緊急地方道路整備事業等)の進捗等があった場合には、エレベーターの設置等、個別にバリアフリー化に対応して推進を図れるものとしします。

5.2 重点整備地区と重点整備候補地区

重点整備地区には、江戸川台、南流山の2地区を選定しました(図 5-2)。



図 5-2 流山市内・周辺の駅と重点整備地区

重点整備地区の選定理由として、

- 江戸川台、南流山の両駅はそれぞれ流山市内の駅の中で乗降客数が1番目、2番目に多いこと
- また、駅前広場を備え、つくばエクスプレス開業に伴う路線バスの新設・再編やぐりーんバスの導入による交通結節点としての機能を有していることが挙げられます。

また、固有の事情として、江戸川台地区では「東の田園調布」と言われ、まち開きが早い時期に行われた結果、長期間に在住している人が多く高齢化が進んでいること、南流山地区では、つくばエクスプレス開業により、交通結節点としての機能がますます重要になってきていることが挙げられます。

一方、その他の地区については重点整備候補地区とします。

その理由として、

- 運河駅については、駅及び駅周辺のまちづくりについて地元で話し合いが進められています。また、平成17年9月には駅舎整備に限定した「流山市運河駅施設整備基金条例」が制定されており、今後、まちづくりと連携した整備を行うことが望ましいと考えられます。
- 初石駅については、駅舎のバリアの状況や駅周辺の歩道整備などに課題が多いことや、つくばエクスプレスの開業により、流山おおたかの森駅と駅勢圏が重なり、鉄道利用者の動向に変化が生じていることから、流山おおたかの森駅周辺の市街地整備の状況や交通流動の変化にも対応して整備することが望ましいと考えられます。
- 流山駅については、駅周辺の市役所、図書館、博物館など公共施設までの経路上に高低差がある箇所が多く、物理的なバリアになっていることから、これらの公共施設を含めた広範囲にわたる検討が必要になると考えられます。

以上のとおり、今後の動向を見極めて検討することが必要と考えられます。

5.3 重点整備地区の事業区分と整備内容

重点整備地区について、まち歩き点検調査結果及び市民研究会ワークショップなどの意見をもとにバリアフリー化を進めるため、今後、必要となる整備内容を、特定旅客施設・特定経路の現状や特定事業者間の整備方針等を考慮した上で、3つの事業区分に分類しました(図 5-3)。

特定事業	……… 目標年度(平成22(2010)年度)までの完了を目指す事業等。
継続事業	……… 目標年度(平成22(2010)年度)以降も継続的に実施する事業等。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	……… 技術的な問題や関連計画等との調整、関係機関との合意形成のため、目標年度(平成22(2010)年度)までの事業完了は困難であるが、事業着手に向けての検討を進める事業等。

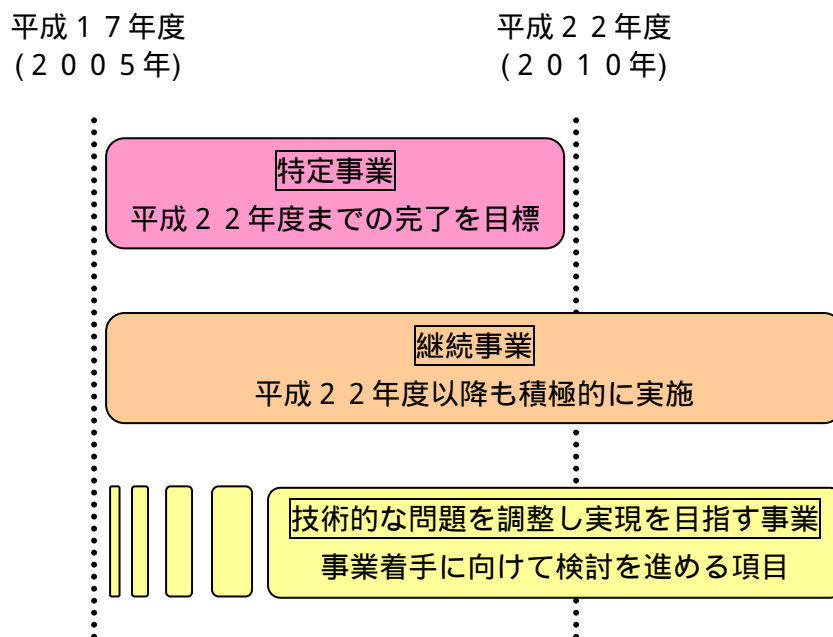
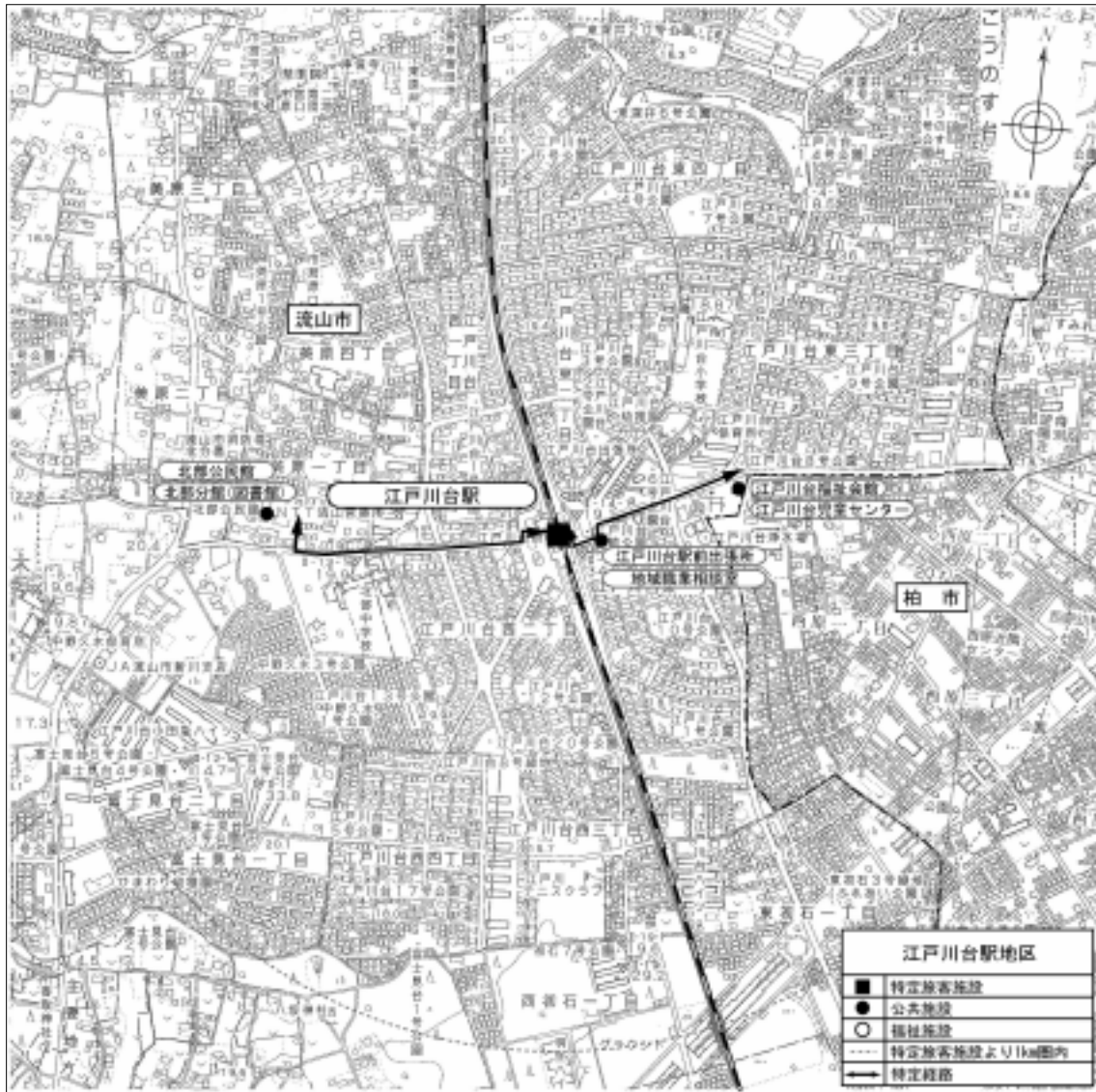


図 5-3 重点整備地区におけるバリアフリー事業の展開イメージ

各地区の特定経路及び各事業者が実施する事業の区分と整備内容は、以下のとおりです。

5.3.1 江戸川台地区



(1) 公共交通特定事業者

東武鉄道（江戸川台駅）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	昇降設備 (ラチ内)	改札階とホームを結ぶエレベーターを設置する。
	昇降設備 (ラチ外)	駅入口と改札階を結ぶエレベーターを設置する。 駅入口からホームまで、車いすで移動できる導線を整備する。
	トイレ	多目的トイレを新設する。また、既存のトイレについては改修を行い段差のない形状とする。
継続事業	誘導 ブロック	誘導ブロック設置箇所の点検を行い、誘導ブロックの移動、修正が必要なところは改修を行う。 市と調整を図り、駅舎と駅前広場の誘導ブロックが連続するように改修する。
	案内表示	改修時に案内板を傾斜式にするなど、表示が大きく見やすいものに変更する。
	情報設備	電光掲示板・電車接近表示装置の設置を行い、聴覚障害者への情報提供が行えるようにする。
	突起物	主要な部分に対応する。
	ホーム	支障のある部分に対応する。 ホーム上の凸凹を解消する。
	昇降設備 (ラチ内)	高齢者、子どもに配慮して階段には2段の高さの手すりを取替える。 弱視の利用者に配慮し、視覚的に目立つ階段段鼻に改良する。
	昇降設備 (ラチ外)	高齢者、子どもに配慮して階段には2段の高さの手すりを取替える。
	運賃表 時刻表 券売機	改修時に、文字の大きさなどを考慮した見やすい運賃表に取替える。 改修時に、文字が見易く、蹴込みが確保され、運賃が誰にでも入れやすいタイプの券売機に更新する。
	車両	車いすの乗車位置を確保したバリアフリー対応車両の導入について検討する。
	教育	接客に携わる従業員を対象に配布した接客マニュアル(特にバリアフリーに重点を置いたもの)に基づき、職場内教育を継続的に行う。
	情報	東武鉄道のホームページや広報誌、市の広報等を活用し、利用者へ向けて施設のバリアフリー化の状況を定期的に発信するとともに、社員による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	呼び鈴	エレベーターが新設されれば不要となる。

東武バスイースト（江戸川台駅東口バスターミナル）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	停留所	市と協議し乗降位置の案内を充実させる。
	車両	新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。
	案内サイン	停留所の案内板・時刻表等は、文字が大きく見やすいものへの交換を検討する。市等と協議し、行先別バス停の位置がわかりやすいように案内板を設置する。
継続事業	教育	新任研修や定期研修において、高齢者や障害者に対する介助・接遇及び様々な状況の対応について教育する。
	情報	東武バスのホームページや市の広報等を活用し、利用者へ向けて低床バスの運用状況等を定期的に発信するとともに、運転手による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	停留所	市や駅前商店街と協議の上、駅やアーケードとの連続した上屋の設置を行う。

京成バス（江戸川台駅西口バスターミナル）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	案内サイン	停留所の案内板・時刻表等は、文字が大きく見やすいものへの交換を検討する。市等と協議し、行先別バス停の位置がわかりやすいように案内板を設置する。
	車両	新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。
継続事業	教育	新任研修や定期研修において、高齢者や障害者に対する介助・接遇等の対応について引き続き教育していく。
	情報	京成バスのホームページ等で流山市周辺路線の時刻表を表示できるように平成17年度末に作業済である。なお、低床バス等の時刻表への明示については、同車種が充実してきた段階で実施する。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	停留所	バス停留所の上屋については、市と協議し、設置を検討する。

タクシー事業者（江戸川台駅前広場）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	タクシー 乗り場	東口駅前の交通処理を円滑にするため、市と協議の上、待機所等からの配車を検討する。
		市と協議の上、駅前広場に身障者用タクシー乗降場を設置する。
継続事業	タクシー 乗り場	公安委員会やタクシー会社と協議し、タクシー運転手のマナー向上に努める。
	車両	市と協力し、福祉車両の導入を検討する。
	教育	タクシー協会で協議の上、バリアフリーに関する統一的な要領等の整備を行い、社員教育を実施する。また、その一環としてヘルパー資格の取得を奨励する。
	情報	利用者の利便性の向上に向けて、市の広報等を活用し、サービスが受けやすいように内容・方法をPRする。福祉車両が導入されたときには、それにともないPRもしていく。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	タクシー 乗り場	タクシー乗り場の上屋については、市と協議し、設置を検討する。

(2) 流山市
流山市（全般）

事業区分		対象	整備内容
特定事業	道路特定事業	歩道	特定経路における歩道凸凹部の舗装修繕を行う。
			施設管理者と調整を図りながら、連続した誘導ブロックに修正する。
	その他の事業		特定経路上の排水溝の側溝を、杖、車いすのキャスター等が落ちない側溝（目の細かいグレーチング等）に改修する。
			特定経路上の歩行者動線の要所は、必要に応じてデザインの統一化した公共・公益施設、病院等の案内標識を整備する。
		特定経路上の誘導サインの連続性を確保するとともに、デザインの統一化を推進する。	
継続事業	道路特定事業	歩道	特定経路上の交差点における歩道と車道の段差を解消し、改善を図る。
			特定経路については誘導用ブロックを設置する。
	その他の事業		市民団体等と協力して維持管理を行う。
			歩道の看板等不法占拠の取り締まりを強化する。
			放置自転車の撤去を行う。

流山市（特定経路）

事業区分		対象	整備内容
特定事業	その他の事業	江戸川台駅（東口）～福祉会館	江戸川台駅から福祉会館までのわかりやすい案内板の設置を行う。
			出入口の切下げ部を再確認し、車いすで安定して走行できる形状の改修に努める。
	道路特定事業	江戸川台駅（西口）～北部公民館	江戸川台駅から北部公民館までのわかりやすい案内板の設置を行う。
			江戸川台駅から北部公民館までの特定経路上に誘導ブロックを設置する。
	その他の事業		車いすの通行に配慮した歩道の切下げを行う。
			案内板の設置について検討する。
		北部公民館の出入口は、車いす利用者が安心して通行できる形状に努める。	
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	道路特定事業	江戸川台駅（西口）～北部公民館	歩道の未整備区間については、整備を進めるとともに、横断歩道の設置見直しを行い、連続性を確保する。

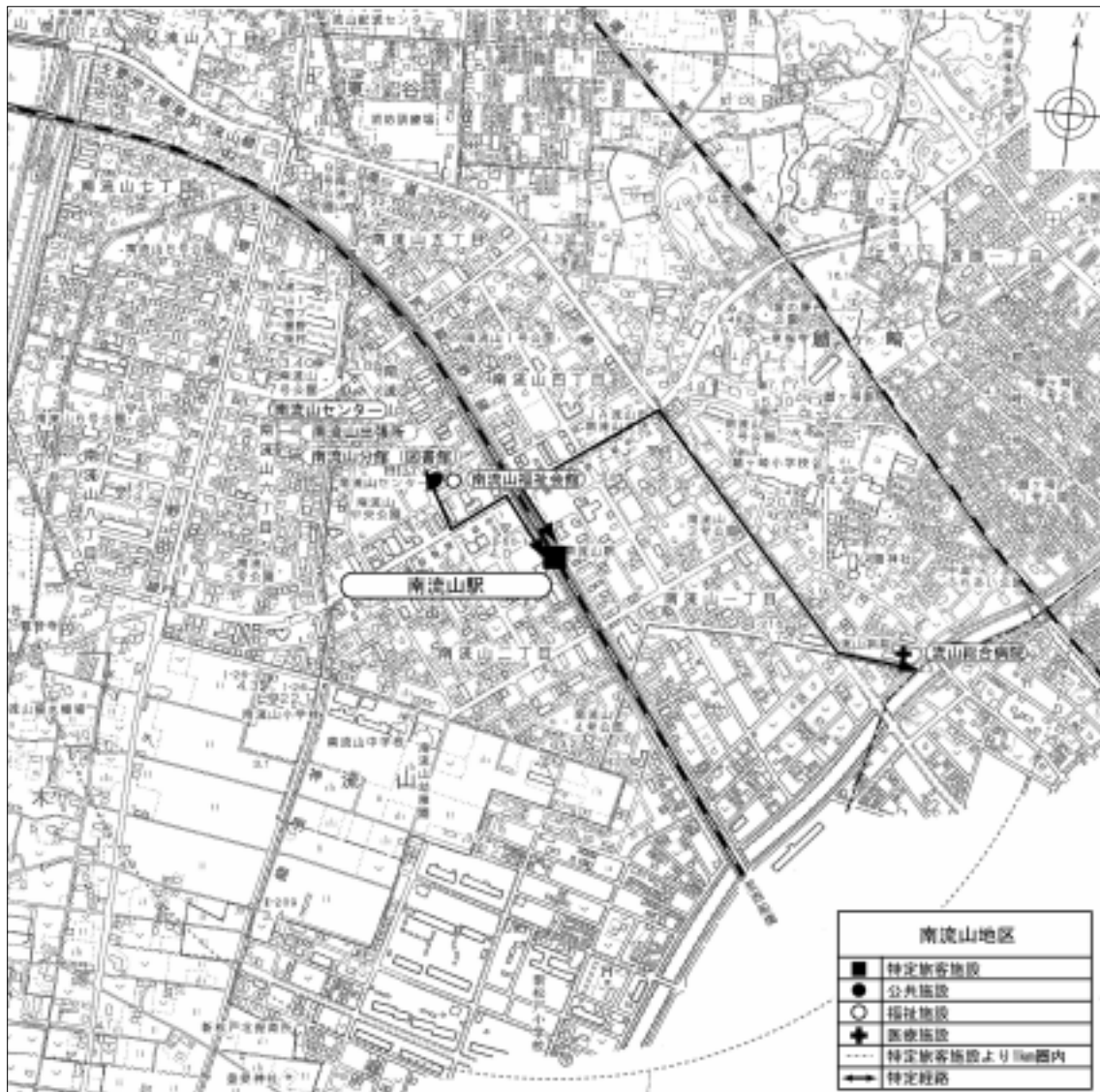
(3) 公安委員会
公安委員会（全般）

事業区分		対象	整備内容
特定事業	交通安全特定事業	歩道	違法駐車を取り締まりを強化する。

公安委員会（特定経路に関する課題）

事業区分		対象	整備内容
特定事業	その他の事業	江戸川台駅（東口）～福祉会館	歩行者青時間を延長する信号や音響装置を備えた信号を導入する。

5.3.2 南流山地区



(1) 公共交通特定事業者（東日本旅客鉄道、東武バスイースト、京成バス、タクシー事業者）

東日本旅客鉄道（南流山駅）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	誘導ブロック	市と調整を図り、駅舎と駅前広場の誘導ブロックが連続するように改修する。
	車両	会社全体としては車いす用スペースのある新型車両を毎年計画的に導入し、改善をしていく。
継続事業	案内表示 情報設備	常に視認性が良くなるようメンテナンスを心がける。
	呼び鈴	今後も設置する予定はない。
	ホーム	エレベーターから降りてホームに向かう部分の下り勾配の危険性については、車いす利用者やベビーカー利用者に注意を促す表示を設置する。
		衝突によるけがを防ぐため、通行の多い箇所については、柱の角の保護や柱の付帯施設等の設置位置を検討する。
	昇降設備 (ラチ内)	動作に支障がないよう保安・点検を行う。
	トイレ	清潔に支障無く使えるよう清掃・点検を行う。
	運賃表 時刻表 券売機	バリアフリー対応にはなっており、床から750mmの高さはクリアされているのでガイドラインどおりであるため改良の計画は無い。
	教育	新任研修及び定期研修は、現在実施している。
	情報	JR東日本のホームページ、広報、えきねっと、駅備え付けの「駅バリアフリー設備のご案内」等を用意している。

東武バスイースト（南流山駅北口バスターミナル）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	案内サイン	停留所の案内板・時刻表等は、文字が大きく見やすいものへの交換を検討する。市等と協議し、行先別バス停の位置がわかりやすいように案内板を設置する。
	車両	新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。
継続事業	教育	新任研修や定期研修において、高齢者や障害者に対する介助・接遇等の対応について引き続き教育していく。
	情報	東武バスのホームページや市の広報等を活用し、利用者へ向けて低床バスの運用状況等を定期的に発信するとともに、運転手による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	停留所	市や駅前商店街と協議の上、駅やアーケードとの連続した上屋の設置を行う。
		市と協議し乗降位置の案内を充実させる。

京成バス（南流山駅北口バスターミナル）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	案内サイン	停留所の案内板・時刻表等は、文字が大きく見やすいものへの交換を検討する。市等と協議し、行先別バス停の位置がわかりやすいように案内板を設置する。
	車両	新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。
継続事業	教育	新任研修や定期研修において、高齢者や障害者に対する介助・接遇等の対応について引き続き教育していく。 スムーズな乗降ができるよう、バスターミナルでの停車に注意するよう指導する。なお、駐車車両、駐輪等の対策もあわせて行う。
	情報	京成バスのホームページ等で流山市周辺路線の時刻表を表示できるように平成17年度末に改良した。なお、低床バス等の時刻表への明示については、同車種が充実してきた段階で実施する。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	停留所	市や駅前商店街と協議の上、駅やアーケードとの連続した上屋の設置を行う。
		市と協議し乗降位置の案内を充実させる。

タクシー事業者（南流山駅前広場）

事業区分	対象	整備内容
特定事業	タクシー 乗り場	市と協議の上、駅前広場に身障者用タクシー乗降場を設置する。
継続事業	車両	市と協力し、福祉車両の導入を検討する。
	教育	タクシー協会の委員会で協議の上、バリアフリーに関する統一的な要領等の整備を行い、社員教育を実施する。また、その一環としてヘルパー資格の取得を奨励する。
	情報	利用者の利便性の向上に向けて、市の広報等を活用し、サービスが受けやすいように内容・方法をPRする。福祉車両が導入されたときには、それに伴いPRもしていく。

(2) 流山市
流山市（全般）

事業区分		対象	整備内容
特定事業	道路特定事業	歩道	特定経路における歩道凸凹部の舗装修繕を行う。
			施設管理者と調整を図りながら、連続した誘導ブロックに修正する。
			特定経路上の排水溝の側溝を、杖、車いすのキャスター等が落ちない側溝（目の細かいグレーチング等）に改修する。
			特定経路については誘導用ブロックを設置する。
	その他の事業		特定経路上の歩行者動線の要所には、必要に応じてデザインの統一化した公共・公益施設、病院等の案内標識を整備する。
			特定経路上の誘導サインの連続性を確保するとともに、デザインの統一化を推進する。
継続事業	その他の事業	歩道	市民団体等と協力して維持管理を行う。
			歩道の看板等不法占拠の取り締まりを強化する。
			放置自転車の撤去を行う。
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	道路特定事業	歩道	特定経路上の交差点における歩道と車道の段差を解消すべく場所毎に方策を検討する。

流山市（特定経路）

事業区分		対象	整備内容	
特定事業	その他事業	南流山駅(南口)～南流山センター・南流山福祉会館	南流山駅から南流山センター・南流山福祉会館までのわかりやすい案内板の設置を行う。	
			南流山駅から南流山センター・南流山福祉会館までの特定経路上に誘導ブロックを設置する。	
	道路特定事業		南流山駅(北口)～流山総合病院	植樹グレーチング等によるフラット化を図る。
				歩道の設置又は歩行者が安心して通行できる通行帯を検討する。
継続事業	道路特定事業	南流山駅(北口)～流山総合病院	歩道の修繕を行い、凸凹を無くす。	
			宅地から道路側にはみ出している植栽の剪定を行うよう当該住民に協力を求める。	
技術的な問題を調整し実現を目指す事業	道路特定事業	南流山駅(北口)～流山総合病院	交差点毎に改善方策を検討の上、段差を低くし、車いす利用者の通行に配慮した勾配に改修する。	

(3) 公安委員会
公安委員会（全般）

事業区分		対象	整備内容
特定事業	交通安全特定事業	歩道	違法駐車を取り締まりを強化する。

6. 重点整備候補地区の検討内容

重点整備候補地区についても、今後必要となる整備内容を事業区分別に整理しました。

事業区分については、特定旅客施設の現状や特定事業者間の整備方針等を考慮し、3つの項目に分類しました（図 6-1）。

目標を定め実施する事業	…… 目標年度を設定し、目標年度内の完了を目指す事業等。 （平成22（2010）年度以降の目標年度を設定する場合は、次期5カ年計画と整合を図る。）
継続事業	…… 目標年度以降も継続的に実施する事業等。
その他の事業	…… 技術的な問題や関連計画等との調整、関係機関との合意形成のため、目標年度の設定に時間を要する事業等。

現況

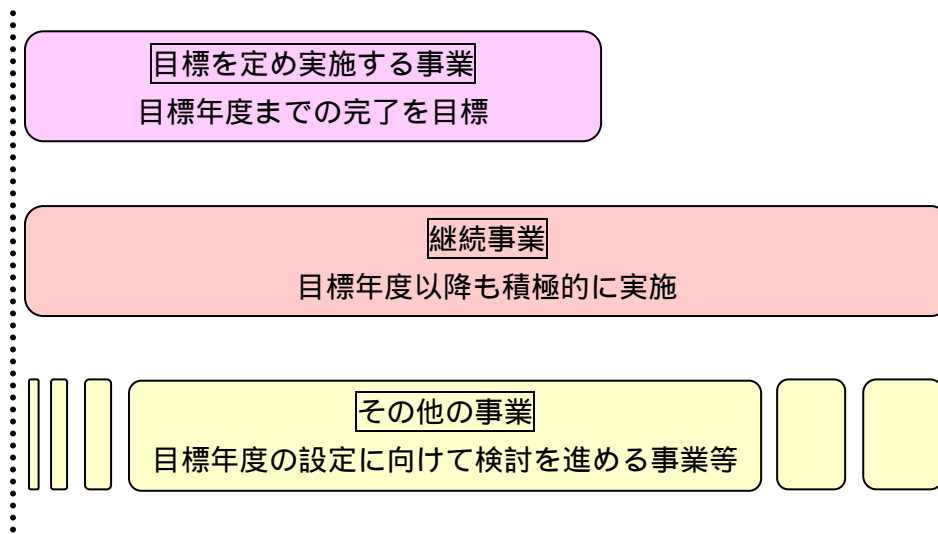


図 6-1 重点整備候補地区におけるバリアフリー事業の展開イメージ

6.1 運河地区



(1) 公共交通特定事業者（東武鉄道、タクシー事業者）

東武鉄道（運河駅）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	誘導ブロック	市と協議の上誘導ブロックを設置する。
	昇降設備（ラチ内）	市と協議の上エレベーターを設置する。
継続事業	案内表示	改修時に、見やすい高さにするなど設置場所を見直すとともに、文字を大きくするなどの配慮を行う。
	情報設備	電光掲示板・電車接近表示装置の設置を行い、聴覚障害者への情報提供が行えるようにする。
	呼び鈴	設置予定なし。
	突起物	主要な部分に対応する。
	ホーム	柱の保護など、支障のある部分に対応する。
	昇降設備（ラチ内）	高年齢者、子どもに配慮して階段には2段の高さの手すりに取替える。
		黄色テープの貼り付け等による階段の視認性の向上を図る。
	昇降設備（ラチ外）	すべりにくい舗装材に改良する。
		車いす利用者に配慮し、階段部分にスロープを設置する。
		高年齢者、子どもに配慮して階段には2段の高さの手すりに取替える。
	黄色テープの貼り付け等による階段段鼻の視認性の向上を図る。	
	運賃表時刻表券売機	車いす利用者等の利便性に配慮し、改修時に表示類は見やすい位置に変更し、券売機下は蹴り込みを十分に設ける。
車両	車いすの乗車位置を確保したバリアフリー対応車両の導入について検討する。	
教育	接客に携わる従業員を対象に配布した接客マニュアル(特にバリアフリーに重点を置いたもの)に基づき、職場内教育を継続的に行う。	
情報	東武鉄道のホームページや広報誌、市の広報等を活用し、利用者へ向けて施設のバリアフリー化の状況を定期的に発信するとともに、社員による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。	

タクシー事業者（運河駅前）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	タクシー乗り場	駅前の交通処理を円滑にするため、市と協議の上、待機所等からの配車を検討する。
		市と協議の上、駅前にタクシー乗降場を設置する。
継続事業	タクシー乗り場	タクシー運転手のマナー向上に努める。
	車両	市と協力し、福祉車両の導入を検討する。
	教育	タクシー協会で協議の上、バリアフリーに関する統一的な要領等の整備を行い、社員教育を実施する。また、その一環としてヘルパー資格の取得を奨励する。
	情報	利用者の利便性の向上に向けて、市の広報等を活用し、サービス内容や利用方法等をPRする。福祉車両が導入された際には、PRもしていく。

(2) 流山市等

千葉県、流山市（全般）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	歩道	歩道凸凹部の舗装修繕を行う。
		排水溝の側溝を、杖、車いすのキャスター等が落ちない側溝（目の細かいグレーチング等、スリット型側溝等）に改修する。
		必要に応じてデザインの統一化した公共・公益施設、病院等の案内標識を整備する。
		誘導サインの連続性を確保するとともに、デザインの統一化を推進する。
継続事業	歩道	枝道との交差状況や沿道の宅地高さ等の状況を考慮し、交差点部の段差解消方策を検討する。
		誘導ブロックを設置する。
		市民団体等と協力して維持管理を行う。
		歩道の看板等不法占拠の取り締まりを強化する。
		放置自転車の撤去を行う。

千葉県（点検調査を行った経路）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	運河駅～ 東京理科大学	地権者の協力を得て電柱の移設を指導する。
		切下げ部を段差が生じない形状に改修する。
		U字溝を改修し、歩道とフラットかつすべりにくい形状にする。
その他の事業	運河駅～ 東京理科大学	市と協力して歩道の設置を検討する。

流山市（点検調査を行った経路）

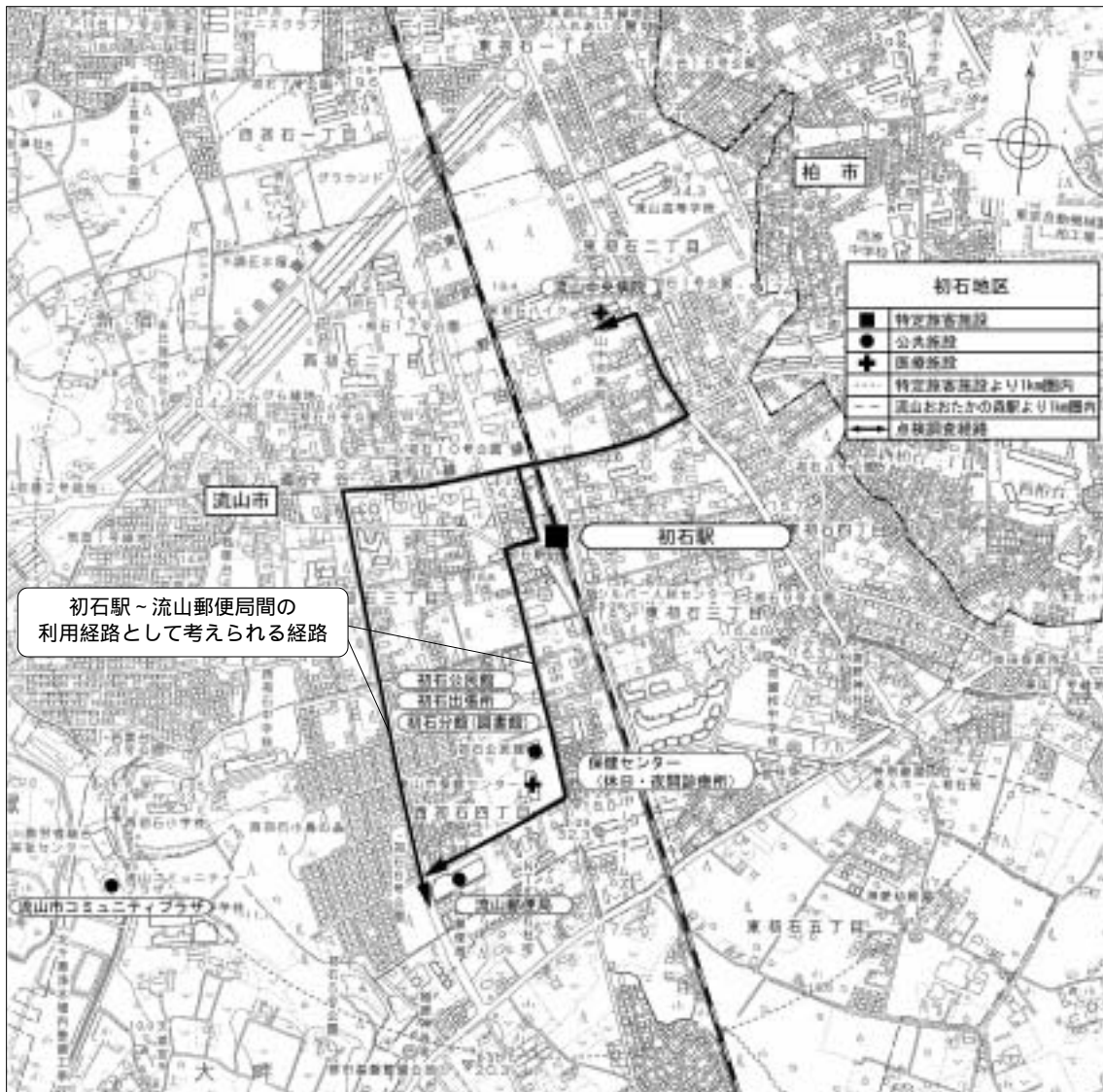
事業区分	対象	検討内容
その他の事業	運河駅前	現状では歩道整備は難しいと思われるが、運河駅の橋上駅舎化に合わせて西口駅前については、再整備の中で歩道設置を検討する。
		新設する東口駅前については、駅前広場やアクセス道路整備の事業の中で歩道の設置を検討する。
	運河駅～ 東京理科大学	歩道等の整備が可能であればその中で対応していきたい。
		平行する県道を改修する場合と比較検討し、対応を図っていきたい。 縦断勾配の緩和は難しいため、東京理科大学や野田市と協力の上手すり等の補助施設の設置を検討し、最良な方策の実現を図る。

(3) 公安委員会

公安委員会（全般）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	歩道	違法駐車を取り締まりを強化する。

6.2 初石地区



(1) 公共交通特定事業者（東武鉄道、タクシー事業者）

東武鉄道（初石駅）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	誘導ブロック	市と協議の上誘導ブロックを設置する。
	昇降設備（ラチ内）	市と協議の上エレベーターを設置する。
継続事業	案内表示	改修時に、見やすい高さにするなど設置場所を見直すとともに、文字を大きくするなどの配慮を行う。
	情報設備	電光掲示板・電車接近表示装置の設置を行い、聴覚障害者への情報提供が行えるようにする。
	誘導ブロック	誘導ブロックの設置箇所を点検し、破損しているものは取替える。
	ホーム	柱の保護など支障のある部分に対応する。 すべりにくい床材への改良を行う。
	昇降設備（ラチ内）	高齢者、子どもに配慮して階段には2段の高さの手すりに取替える。 黄色テープの貼り付け等による階段の視認性の向上を図る。
		すべりにくい舗装材に改良する。
	昇降設備（ラチ外）	車いす利用者に配慮し、階段部分にスロープを設置する。
		高齢者、子どもに配慮して階段には2段の高さの手すりに取替える。
	運賃表 時刻表 券売機	車いす利用者等の利便性に配慮し、改修時に表示類は見やすい位置に変更し、券売機下は蹴り込みを十分に設ける。
	車両	車いすの乗車位置を確保したバリアフリー対応車両の導入について検討する。
教育	接客に携わる従業員を対象に配布した接客マニュアル（特にバリアフリーに重点を置いたもの）に基づき、職場内教育を継続的に行う。	
情報	東武鉄道のホームページや広報誌、市の広報等を活用し、利用者へ向けて施設のバリアフリー化の状況を定期的に発信するとともに、社員による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。	

タクシー事業者（初石駅前）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	タクシー乗り場	市と協議の上、駅前のタクシー乗降場に上屋を設置する。
継続事業	車両	市と協力し、福祉車両の導入を検討する。
	教育	タクシー協会で協議の上、バリアフリーに関する統一的な要領等の整備を行い、社員教育を実施する。また、その一環としてヘルパー資格の取得を奨励する。
	情報	利用者の利便性の向上に向けて、市の広報等を活用し、サービスが受けやすいように内容・方法をPRする。また、福祉車両等の導入に伴うPRをする。

(2) 流山市等

千葉県、流山市（全般）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	歩道	歩道凸凹部の舗装修繕を行う。
		排水溝の側溝を、杖、車いすのキャスター等が落ちない側溝（目の細かいグレーチング等、スリット型側溝等）に改修する。
		必要に応じてデザインの統一化した公共・公益施設、病院等の案内標識を整備する。
		誘導サインの連続性を確保するとともに、デザインの統一化を推進する。
継続事業	歩道	枝道との交差状況や沿道の宅地高さ等の状況を考慮し、交差点部の段差解消方策を検討する。
		誘導ブロックを設置する。
		市民団体等と協力して維持管理を行う。
		歩道の看板等不法占拠の取り締まりを強化する。
		放置自転車の撤去を行う。

千葉県（点検調査を行った経路）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	初石駅～ 県道経由～ 流山郵便局	地権者の協力を得て電柱の移設を指導する。
その他の事業	初石駅～ 流山中央病院	県道の歩道と並列に整備されている民間集合住宅の歩道空間と一体的に利用できるように調整を行う。 通学路の指定状況や地元の要望、実際の利用状況を調査した上で、利用が少ない場合は歩道橋の撤去を検討する。

流山市（点検調査を行った経路）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	初石駅前	既成市街地であることから、面整備事業に必須の地権者合意形成が困難である。したがって、沿道の単独買収や道路の一方通行規制により、歩道部分を確保する。 タクシー等の駐車、通行帯との絡みもあり、関係者と協議しながら対応をしていきたい。
	初石駅～流山中央病院	植樹帯を植樹グレーチング等によるフラット化を図る。
	初石駅～旧日光街道経由～流山郵便局	目の細かいタイプのグレーチング、スリット型側溝等に取り替える。 U字溝は歩道とフラットな形状に改修し、歩行空間を広げる。
その他の事業	初石駅～県道経由～流山郵便局	身体障害者の安全性を考慮し、遠回りのルートとなったが、実際経路として利用について検討する。
	初石駅～旧日光街道経由～流山郵便局	既成市街地であることから、面整備事業に必須の地権者合意形成が困難である。したがって、沿道の単独買収や道路の一方通行規制により、歩道部分を確保する。 旧日光街道については、歩道等の整備が難しいことから、安全で安心して通行できるルートを、関係者の協力をいただき検討する。

(3) 公安委員会

公安委員会（全般）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	歩道	違法駐車を取り締まりを強化する。

6.3 流山地区



(1) 公共交通特定事業者

総武流山電鉄（流山駅）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	誘導ブロック	誘導ブロックを設置する。
	ホーム・昇降設備（ラチ内）	スロープを整備する。
継続事業	案内表示	見やすい高さにするなど設置場所を見直すとともに、文字を大きくするなどの配慮を行う。
	情報設備	運行状況や電車接近警告が聴覚障害者に伝達できるようにする。
	突起物	施設の改修時に突起物がない形状にする。改修が難しい場合にはカバーや柵などで通行者が突起物にあたらないようにする。
	呼び鈴	呼び鈴を設置する。
	ホーム・昇降設備（ラチ内）	高齢者、子どもに配慮した2種類の高さの手すりを設置する。
	トイレ	案内を分かりやすくする。
	運賃表時刻表券売機	現在使用中の券売機は、視覚障害者に対応した機種である。車いす利用者等の利用に対応した券売機については改修時に券売機下は蹴り込み等の確保について導入検討を行う。
	車両	車いす利用者がスムーズに電車の乗降を行うことができることを駅舎内に表記する。
	教育	新任研修や定期研修等において、高齢者や障害者のニーズへの理解を深め、接し方や介助における適切な対応を図る。
	情報	市の広報等を活用し、利用者へ向けて施設のバリアフリー化の状況を定期的に発信するとともに、社員による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。

東武バスイースト（流山駅東口）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	停留所	市と協議の上、上屋を設置する。
	車両	新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。
	教育	新任研修や定期研修において、高齢者や障害者に対する介助・接遇及び様々な状況の対応について引き続き教育していく。
	情報	東武バスのホームページや市の広報等を活用し、利用者へ向けて低床バスの運用状況等を定期的に発信するとともに、運転手による介添えサービス等のソフト施策についてもサービスが受けやすいように内容・方法を広くPRする。

京成バス（流山駅西口）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	停留所	市と協議の上、上屋の設置を行う。
	案内サイン	停留所の案内板・時刻表等は、文字が大きく見やすいものへの交換を検討する。市等と協議し、行先別バス停の位置がわかりやすいように案内板を設置する。
	車両	新造車両においては、自治体等による助成を前提に、ノンステップバスの導入を図る。
	教育	新任研修や定期研修において、高齢者や障害者に対する介助・接遇等の対応について引き続き教育していく。
	情報	京成バスのホームページ等で流山市周辺路線の時刻表を表示できるように平成17年度末に改良した。なお、低床バス等の時刻表への明示については、同車種が充実してきた段階で実施する。

タクシー事業者（流山駅前）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	車両	市と協力し、福祉車両の導入を検討する。
	教育	タクシー事業者の委員会で協議の上、バリアフリーに関する統一的な要領等の整備を行い、社員教育を実施する。また、その一環としてヘルパー資格の取得を奨励する。
	情報	利用者の利便性の向上に向けて、市の広報等を活用し、サービスが受けやすいように内容・方法をPRする。福祉車両が導入されたときには、それにともないPRもしていく。

(2) 流山市等

千葉県、流山市（全般）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施する事業	歩道	歩道凸凹部の舗装修繕を行う。
		排水溝の側溝を、杖、車いすのキャスター等が落ちない側溝（目の細かいグレーチング等、スリット型側溝等）に改修する。
		必要に応じてデザインの統一化した公共・公益施設、病院等の案内標識を整備する。
		誘導サインの連続性を確保するとともに、デザインの統一化を推進する。
継続事業	歩道	枝道との交差状況や沿道の宅地高さ等の状況を考慮し、交差点部の段差解消方を検討する。
		誘導ブロックを設置する。
		市民団体等と協力して維持管理を行う。
		歩道の看板等不法占拠の取り締まりを強化する。
		放置自転車の街頭指導や撤去を行う。

千葉県（点検調査を行った経路）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	流山駅(西口) ～ 商工会館	歩道の修繕を行い、凸凹を無くす。
	流山駅(西口)～ 県道経由～文化 会館・中央公民館	歩道を全面的に改修し、セミフラット構造にする。
目標を定め実施 する事業	流山駅(西口)～ 県道経由～文化 会館・中央公民館	新規に切下げを受理する際は、切下げの勾配について配慮するよう指導する。

流山市（点検調査を行った経路）

事業区分	対象	検討内容
目標を定め実施 する事業	流山駅前	駅前広場面積が狭く、歩道を整備するとタクシーの通行（迂回等）に支障が生じることが予想される。一部の区間について歩道整備はされているが、未整備部における歩道整備は難しい。現在、設置している区画線の見直しを含め、これまで通り区画線により歩行者の通行帯を確保する。
	流山駅(西口) ～ 流山市役所	歩道等の整備にあわせて誘導ブロックの設置は可能である。 歩行者が安心して歩行できるスペースを設けた上、誘導ブロックの設置を行う。ブロックの設置にあたっては、基本的に歩道内に整備しているが、一部幅員が狭く車の巻き込み事故等の危険が予想されることから、やむを得ず車道に設置したところもある。
継続事業	流山駅(西口)～ 博物館・図書館経 由～文化会館・中 央公民館	歩道上の凸凹を修繕する。
		市民団体等と協力して維持管理を行う。
その他の事業	流山駅(西口)～ 博物館・図書館経 由～文化会館・中 央公民館	インターホンを押しやすい位置に変更する。

(3) 公安委員会

公安委員会（全般）

事業区分	対象	検討内容
継続事業	歩道	違法駐車を取り締まりを強化する。

7. 心のバリアフリーについて

7.1 心のバリアフリーに関するアンケート調査について

本構想は、第2章の2.5で示した交通バリアフリー基本構想の策定に関する基本方針に基づき、『市民参加によるバリアフリーのまちづくり』を推進するため、より多くの市民に関心を持ってもらい、歩きやすく安全で安心に移動できるまちづくりに参加してもらうために多くの意見や、感想を聞く機会を設けてきました。

具体的には、

- ・ 構想の作成に着手すると同時に、立ち上げた市民研究会によるまちの中にあるバリアの確認、意見交換会の開催
- ・ 構想の素案ができた時点での一般市民向けのアンケート調査などの実施

さらに、本当の意味でのバリアフリーなまちづくりを実現するには、「人を思いやり、人にやさしくふれあうこと」が重要であるという意見が市民研究会の中で出されたことを受けて、小学生から高齢者までの幅広い年齢層の方々にご協力のもと、心のバリアフリーに関する「アンケート調査」を実施しました。

ここでは主に以下の内容について、整理した結果を報告します。

- (1) 「電車やバスを利用して感じていること」について
- (2) 「まちの中を歩いていて感じていること。問題だと思うこと」について
- (3) 「まちの中で感じた困ったこと、困っていた人のこと」について
- (4) バリアフリーのまちづくりに不可欠なマナーやモラルなどへの配慮について
- (5) バリアフリー化を進める上での優先すべき考え方

表 7-1 心のバリアフリーに関するアンケートに対する意見募集等の実施

実施方法	市内小学校・中学校及び高齢者福祉団体等の一部に対して調査を依頼
実施期間	平成18年2月1日～平成18年2月14日
回収数	305件

7.2 心のバリアフリーに関するアンケート調査の結果について

(1) 「電車やバスを利用して感じていること」について

本市は、比較的早い時期から、公共交通が発展しており、現在もまちづくりと交通網の進展が密着しています。アンケート調査の結果では、遅れが少なく時間が読めて、経済的であるなどといった理由から、今までと同様に、または、今まで以上に公共交通を利用すると答えている人が8割を越えています。

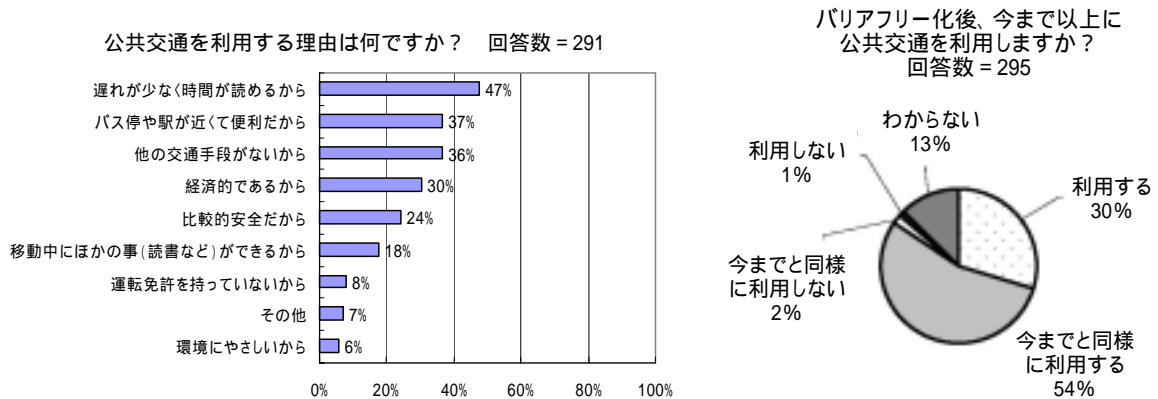


図 7-1 公共交通の利用理由とバリアフリー化後の利用意向

したがって、市内の公共交通については、エレベーターの設置やノンステップバスなどの導入等を進められるよう引き続き、関係者に協力を図っていきます。

(2) 「まちの中を歩いていて感じていること。問題だと思うこと」について

アンケート調査の結果によれば、傾向として市民の2人に1人は、歩行空間にバリアを感じていることが見受けられます。主な意見としては、歩道の幅が十分に確保されていないことや、歩道の上に自転車や看板などの障害物があるなど、歩行空間の確保に関することに問題意識が高いようです。

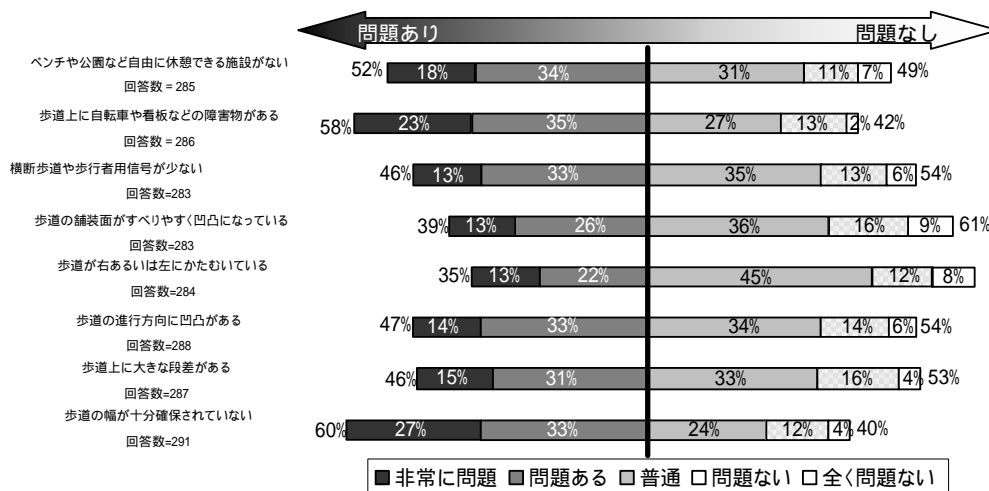


図 7-2 まちの中を歩いていて感じる事、問題と思うこと

(3) 「まちの中で感じた困ったこと、困っていた人のこと」について

「駅やまちを歩いていて困っている方を見かけたことがありますか？」という設問に関して、約7割弱の人が見たことがあると答えています。

これについて、困った人を見かけたときの市民の行動する姿は、やはり7割くらいの人が手を差し伸べていることがわかります。

つまり、困っている人に気づいたときは、手を差し伸べることが定着しており、人にやさしいまちづくりを実践していく礎があることから今後の心のバリアフリーの進展に期待が寄せられます。

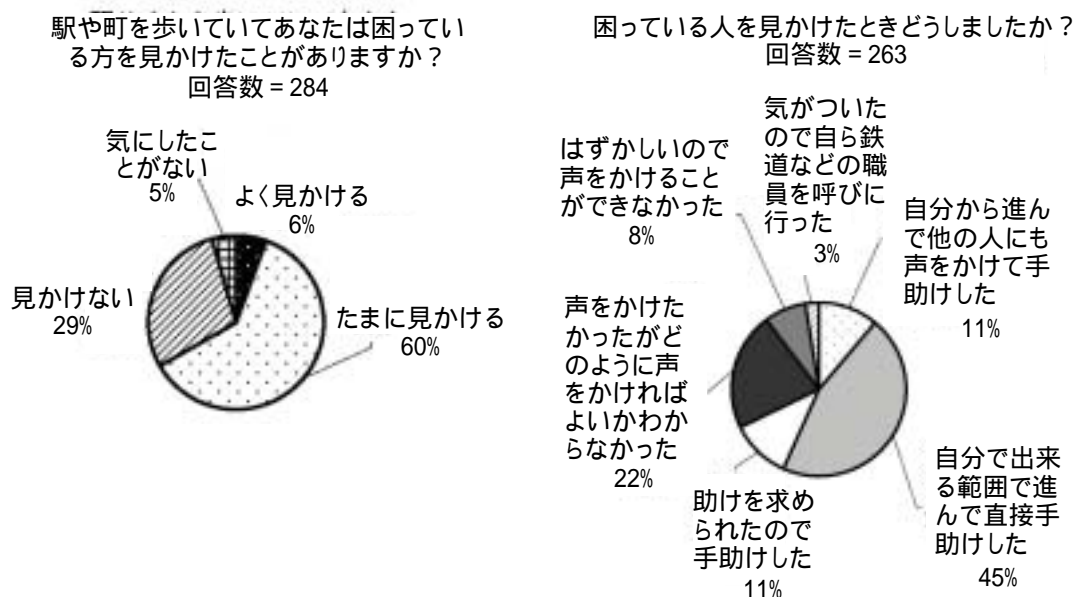


図 7-3 まちの中で見かけた困っていた人のこと、及びそのときの対応

(4) 「バリアフリーのまちづくりに不可欠なマナーやモラルなどへの配慮」について
 具体的に市民のモラルやマナーの向上にはどのような対策が効果的か？という設問に対しては全市的な取り組みに関心が寄せられています。

「行政による指導・取締りや罰則の強化」、「学校の授業や市民サークルの集いなど学習の場で取り組む」など行政側からの話し合う場所や、機会の提供なども含めた働きかけが必要であると考えられます。

本構想の策定を契機により多くの市民にバリアフリーへの関心を高めてもらえるよう情報発信に努めていくことが重要です。

バリアフリーのまちづくりに不可欠なマナーやモラルの向上にはどのような対策が効果的ですか？ 回答数=281

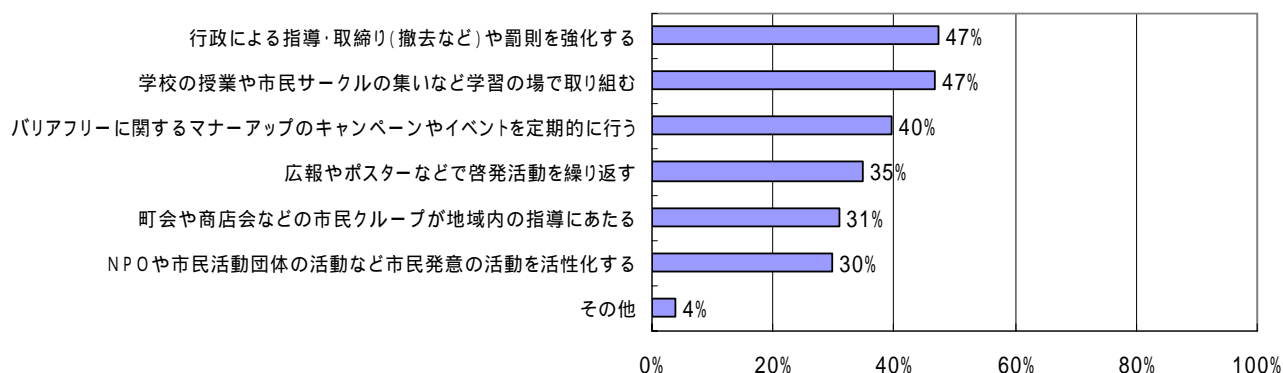


図 7-4 バリアフリーのまちづくりに不可欠なマナーやモラルの向上に効果的な対策

(5) 「バリアフリー化を進める上での優先すべき考え方」について

それでは、市民は、今後のバリアフリーを推進していく上で、どのような意識を持っているのでしょうか？

アンケート調査結果では、「駅舎を中心としたバリアフリー化に対して運賃負担が大きくなってでも早期に整備すべき」、「早急に整備した方が良いものには優先的に予算を投入すべき」といった意見が全体の6割程度を占めており、交通バリアフリー化に対して比較的高い理解が示されているといえます。

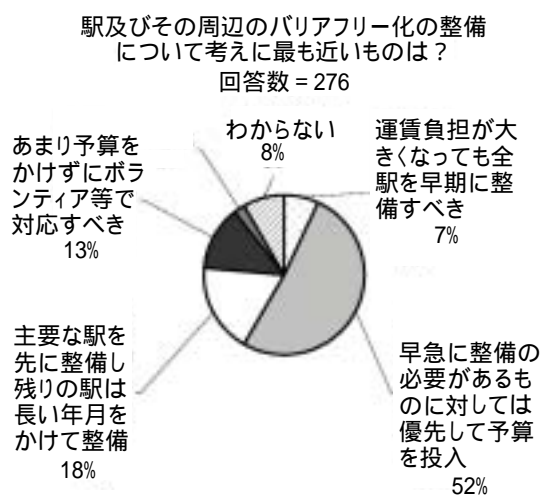


図 7-5 駅及びその周辺のバリアフリー化の整備についての考えに最も近いもの

7.3 心のバリアフリーについて

(1) 流山市における心のバリアフリーに取り組む背景について

本構想を策定する経過においては、階段や路面の段差などの「まちの中のバリア」について市民研究会や、市関係課職員がまち歩き点検調査を実施し、確認をしていきました。

一方、本市では「子どもがすくすく育ち みんなで子育てできるまち 流山」(次世代育成支援行動計画 平成17年3月策定)、『元気です いきいき あんしん流山』(高齢者総合計画 平成18年3月策定)、『共に生き、共に築く、私たちのまち流山』(障害者支援計画 平成17年3月改訂)などの施策を通じて、本市の将来都市像である『豊かな自然や歴史・文化をい活かし、市民が真の豊かさを実感できるまち「みんなでつくろう価値ある流山」』(総合計画 平成12年3月策定)を目指しています。

しかし、「まちの中のバリア」だけを取り除いても本市が目指すまちづくりの方向の一つである「すべての人が自由に行き交い、楽しく活動するまち」は実現できません。

市民研究会の話し合いの中でも、参加者から「思いやり」や、「気遣い」等がバリアフリーを進める上で大切な取り組みではないか?という意見が多数寄せられました。

したがって、本構想では「まちの中のバリア」に対して、高齢者も若者も、障害のある人もない人も、気づかないうちに作ってしまう心のバリアを取り除き、様々な立場の人の存在を認め合うことのできる「心のバリアフリー⁵」の展開についても取り組み方針を示しています。

⁵ 国民一人一人が、高齢者、身体障害者、子ども連れ等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力するという考え方。

(2) 流山市における心のバリアフリーの展開について

7.2(4)のアンケート結果でもわかるように、マナーやモラルの向上には「学習の場で取り組む」「キャンペーンの実施」「啓発活動」など心のバリアフリーに関する醸成が大切です。

これは、市民一人一人が社会の活動に参加・参画し、「すべての人が自由に行き交い、楽しく活動するまち」を目指していくことが求められており、今後このような理念を踏まえた取り組みを推進していく必要があります。

しかし、こうした活動はすぐに効果が発現されるわけではなく、地道な行動を定着させることが大切です。

そこで、本構想では「参加機会の創出」と「情報の共有化」に絞って、当面行動計画を実行することを目指します。

具体的には、高齢者や障害を持った方々が、どれだけの努力をしてコミュニケーションをとっているのか？例えば、実際に疑似体験することなどにより、高齢者や、障害者などへの理解を深め、ともに生きることについて以下のような項目について考え話し合う機会を設置します。

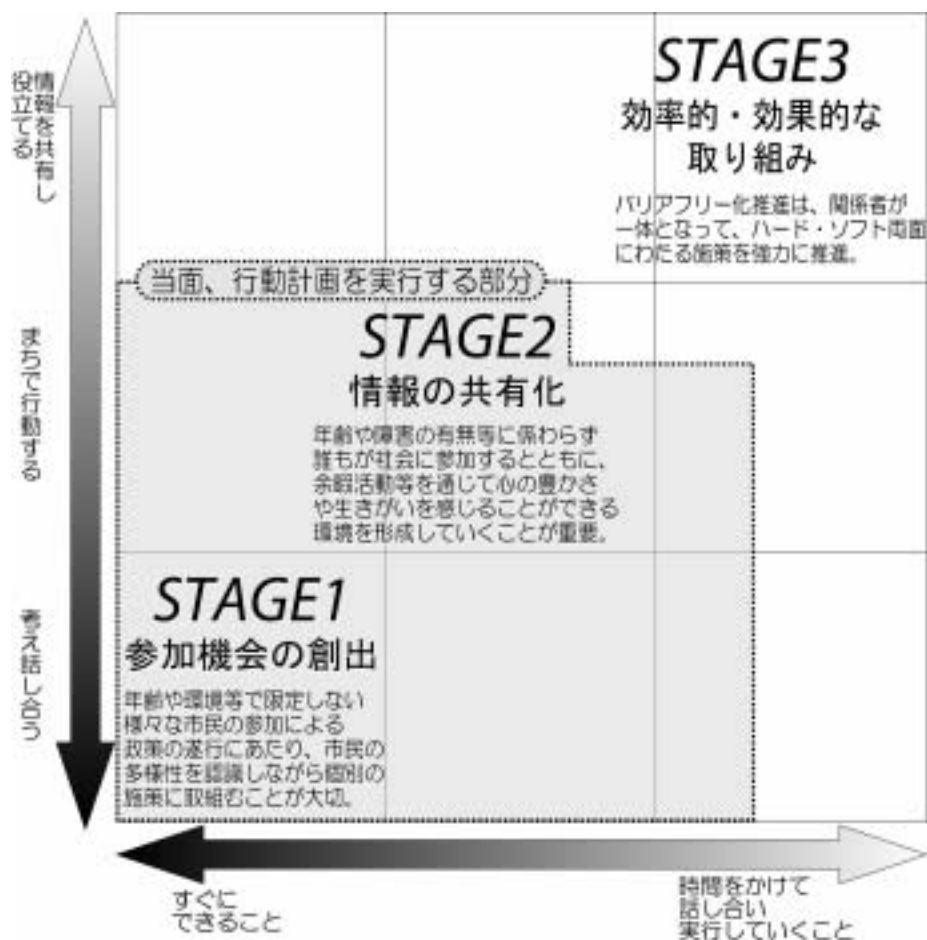


図 7-6 流山市における心のバリアフリーの展開について

各種行事でのバリアフリーに関する情報提供
疑似体験など通じた思いやりの心を育む機会の創出
誰もが参加できるイベント等を活用して相互理解を高める
ボランティア活動の情報提供
ボランティア講座開催による人材養成

- 例：「敬老の日」や「障害者の日」など各種講演会や行事の機会を通じて、心のバリアフリーに関する情報提供
- ：各種イベントにおいて市民に車いすの乗車や、白杖等の体験機会を設けてより多くの市民に“思いやり”の心を育むきっかけづくり
 - ：市内のボランティアセンターや、「ながれやま福祉だより」、ホームページなどの情報提供機会を活用
 - ：ボランティア活動に関する現場の状況を広く市民に報告

こうした活動は、困っている人をまちの中で見かけたら、誰もが声を掛け合い、手を差し伸べられる環境づくりにつながるものです。

あわせて、あらかじめ年齢や障害の有無等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市、生活環境等をデザインするという「ユニバーサルデザイン」の考え方を同じくするものであり、これまで流山市が推進してきた福祉のまちづくりとの連携を図りながら、市民誰もが社会に参加・参画し、社会の担い手として役割と責任を果たすといった理念を基本とし、その考え方を発展させていくことが必要です。

(3) 交通バリアフリーに係わる市民参画について

先述のとおり、本構想の策定においては、市民研究会の協力により「まち歩き点検調査」や、「まちの中のバリアについての意見交換」などについて話し合いが5回実施されました。

最後の市民研究会では、こうした話し合いの場が単年度で解散されるのは惜しいとの意見が多数寄せられました。

その結果、構想の策定に関する話し合いの場である市民研究会は解散しますが、次年度は、「市民団体への補助金交付制度を利用した事業費用の支援が可能なこと」、「研究会を基本的な母体とし、新たに様々な障害者団体や高齢者団体、子ども会等の参画した会議体に対する、会議場所の提供などの支援が可能なこと」などに配慮して新たな組織の立ち上げを検討していくこととなりました。

なお、第4回の市民研究会では具体的な流山市からの支援方針の一つとして「協働のまちづくり」に向けた方策が示されています。



図 7-7 流山市における協働のまちづくり補助金制度の公募について

8. 交通バリアフリーに関連するその他の事業について

8.1 関連するその他の事業について

本構想においては、以下をその他の事業として位置付け、市が主体となり関係管理者、事業者及び市民が連携、協働して“市民の誰もが安心・安全に移動できるまちづくり”を推進していきます。

構想の策定においては、素案の段階で流山市における交通バリアフリーの取組みについて市民の意見を伺いました。調査方法は、広報及びホームページによる広聴という形式で自由意見を求めた結果、回収数99件の意見が寄せられており、このうち93件は初石駅東口改札開設に関する要望等がありました。

また、これまで実施されてきた運河駅周辺のまちづくりや、放置自転車対策等の事業で、今後の連携強化が求められる事項や、現在、事業化に向け進捗しているが、さらに検討や調整をすべき事項を、以降に整理します。

なお、本構想では、重点整備候補地区、また特定事業ではない事業であっても、他事業（市街地整備事業、緊急地方道路整備事業等）の進捗等があった場合には、エレベーターの設置等、個別にバリアフリー化に対応して推進を図れるものとします。

(1) 初石駅駅前広場等の移動円滑化

都市計画とのバランスに配慮した移動円滑化方策の検討
東口開設に向けた検討の推進 など

現在の初石駅は、西側のみ改札口がある構造です。西口側は、タクシーや一般車両等が乗降可能なスペースが存在しますが、駅舎を出てすぐ歩道のない状態にあり、駅前広場と呼べるものが整備されているとは言えない状況にあります。

また、東口の開設について市民はもとより同駅を利用する柏市民からも強い要望があります。市では、将来的にこの要望等へ応えていくためにも、駅東側の東武鉄道用地を購入しています。

東口の開設とバリアフリー化については、今後も継続的に協議を進め解消を図る重要な課題となっています。

また、駅前広場を整備する際には、流山おおたかの森駅の開設に伴う、これからの市街化の変遷にも着目しつつ、駅周辺のまちづくりをどのように進めるか具体的な検討を進めていく必要があります。

(2) 運河駅駅前広場等の移動円滑化

基本計画等の策定
地区に適した整備手法の検討
駅舎の改造に伴う駅前広場、駅舎構内のバリアフリー化の検討 など

本市では平成15年度に運河駅東側地区を対象にした「まちづくり基本調査」や地元関係機関及び地元地権者等により構成される「運河駅東口まちづくり研究会」の主催による「まちづくり懇談会」を重ね、情報提供などその活動を支援してきました。

この中で、駅前広場のあり方やまちづくりに対する様々な意見交換を行い、地元として「運河駅東口整備計画」の案をとりまとめ、研究会及び懇談会から、活動の報告として、市長に報告書が提出されています。

今後は、地権者による協議会組織として設立された「運河駅東口開設・周辺まちづくり連絡会」とともに、意見交換を重ねながら、当該地区に適した整備手法を検討していく必要があります。

また、東口開設に係わる費用負担については、運河駅周辺の学校法人及び宗教法人から、市に対して東口開設に限定した寄附金の納付の意向が示されております。

東口開設に関しての状況が進展していく中で、市としても東口開設の促進を図り、運河駅周辺住民の利便性の向上を図るため、負担金等の財源に充てるための資金を積み立てるための基金を設け、毎年予算で積立金を計上していくことにしています。

このように地元でのまちづくりの気運が高まり、財源についても基金を設けたことから、東武鉄道と協議を進めており、平成18年度から国の補助金導入のため整備計画を作成する予定です。

(3) バリアとなる違法駐車、放置自転車の対策

駐車場の整備推進
自転車駐車場の整備推進
放置自転車の撤去
自転車利用者のバリアフリー意識の向上 など

流山おおたかの森駅と流山セントラルパーク駅の周辺は、駐車場法に基づく駐車場整備地区の指定や駐車場への進入路を含めた駐車場の位置について検討します。

流山おおたかの森駅、流山セントラルパーク駅、南流山駅、運河駅、江戸川台駅、初石駅は市民、事業者と行政の協働により、需要に応じた駐車場及び自転車駐車場の整備を推進します。

放置自転車対策としては、「流山市自転車の利用及び駐車に関する条例」により、駅周辺の道路等の公共の場所を「自転車放置禁止区域」に指定し、自転車の放置を禁止しています。つくばエクスプレスの新駅周辺の区域においても、放置自転車禁止区域を定めるとともに、新たに整備された自転車駐車場利用を促進し、視覚障害者誘導用ブロックなど上の駐輪を排除し、移動円滑化を推進するものとします。

さらに、利用者のちょっとした気遣いによって解消できる自動車や自転車などの利用により人が作ってしまうバリアについては、広報ながれやま等を通じて市民一人ひとりにも取り組んでいただけるよう情報を伝達していきます。

8.2 つくばエクスプレスの駅周辺地区からの公共施設利用について

平成17年8月24日に、流山市を縦貫するつくばエクスプレスが開業し、市内には南流山、流山セントラルパーク、流山おおたかの森の3つの新駅が整備されました。これらの駅も本市の交通バリアフリーを進めるうえで重要な駅といえます。

既存の駅と新駅からの1km圏を見ると、鱈ヶ崎駅・平和台駅は南流山駅、流山駅は流山セントラルパーク駅、初石駅・豊四季駅は流山おおたかの森駅と重なります。

これらの駅周辺では、つくばエクスプレス沿線の発展につれて、駅利用の動向に影響が及ぶことが予想されます。さらに、路線バス利用の場合、より広範囲で駅を利用する人の範囲が変わることも考えられます(図8-1)。

したがって、これらの駅については今後の駅利用の変化を考慮し、公共公益施設までの経路の整備について検討する必要があります。つくばエクスプレスは、交通バリアフリー法施行以降の開業につき、駅及び車両についてはユニバーサルデザイン⁶を基本に計画、整備されており、駅を中心としたまちづくりにおいても同様の考え方で計画、整備されていきます。

ここでは、つくばエクスプレスの駅周辺地区の現況と今後の展開を紹介します。

なお、南流山駅周辺地区については、第5章をご参照ください。



図 8-1 つくばエクスプレス付近の鉄道路線・バス路線と駅からの1km圏

⁶ 予め、障害の有無・年齢・性別・人種等に関わらず、多様な人々が利用し易いよう都市や生活環境をデザインする考え方。

8.2.1 流山おおたかの森駅周辺地区

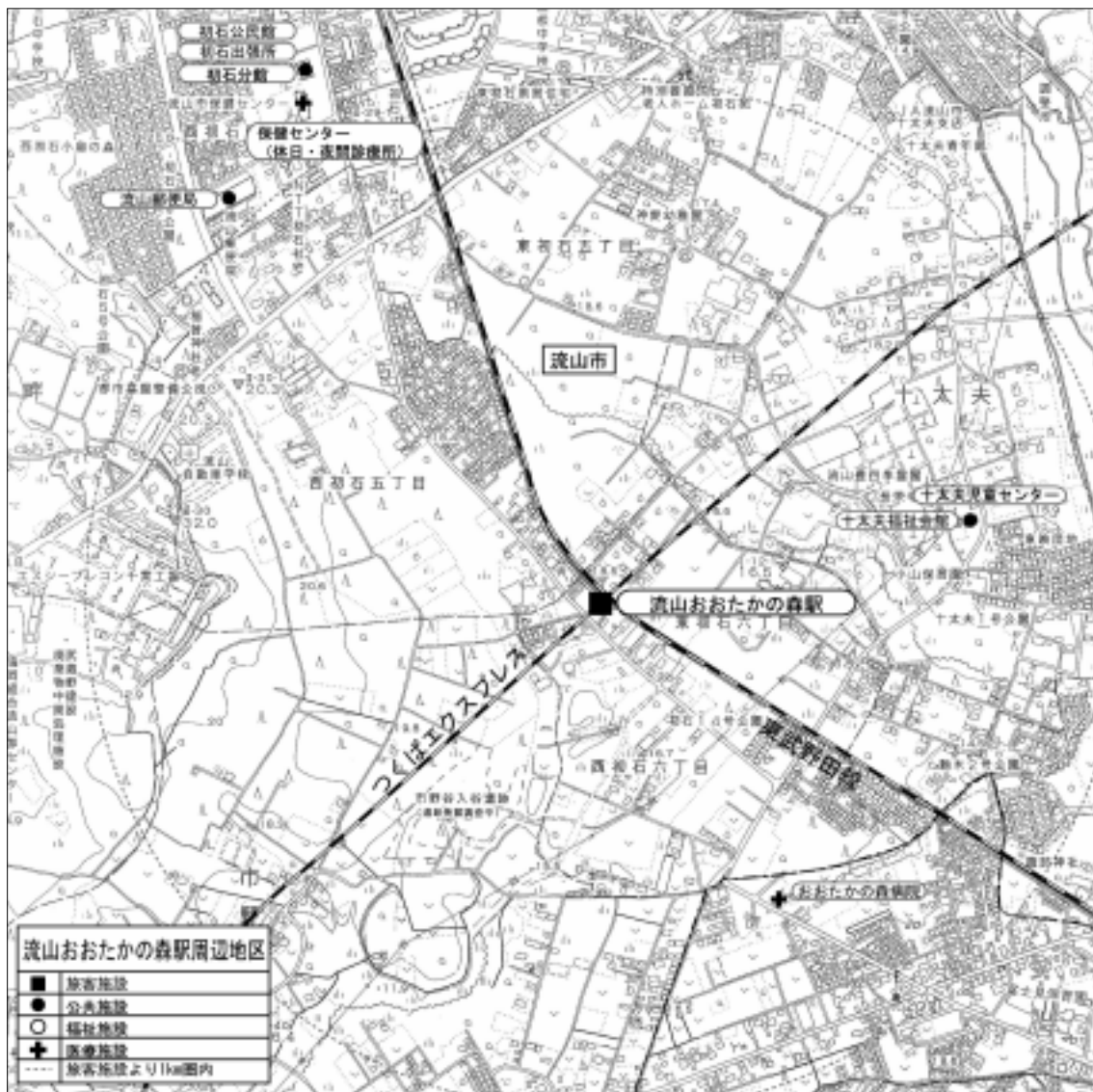
(1) 駅周辺の施設

流山おおたかの森駅の開業によって、鉄道を利用したアクセスが考えられる公共公益施設は次のとおりです。

- 十太夫福祉会館
- 十太夫児童センター
- おおたかの森病院（柏市）

また、次の施設までのアクセスが、従来の初石駅、豊四季駅利用に比べて改善される可能性があります。

- 初石公民館
- 初石出張所
- 初石分館
- 流山郵便局 等



(2) まちづくりの進展について

駅周辺の今後の展開としては、次のようなことが考えられます。

- 流山市の新拠点としての整備
- 商業・業務・文化・行政機能などの都市機能の集積
- 一部の都市計画道路について、無電柱化や電線類の地中化

流山おおたかの森駅は東武野田線との連絡駅であり、交通結節点としても重要な駅です。新拠点となるためのまちひらきが進んでおり、平成19年春には商業施設も出店する予定であり、それに伴い、駅周辺に市役所の出張所を開設する計画があります。

また、駅周辺では道路整備が進められており(図 8-2)、一部の都市計画道(3.3.26、3.3.27)では無電柱化、幅が広い歩道を備えた道路整備が駅付近を中心に展開しています。

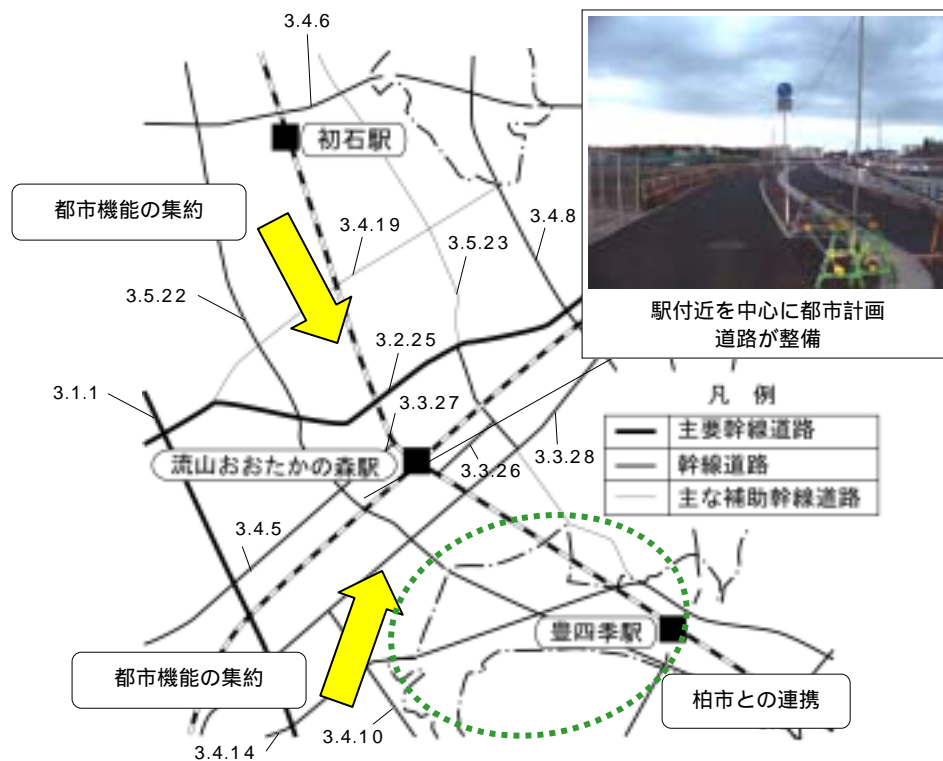


図 8-2 流山おおたかの森駅周辺の今後の展開

なお、駅周辺の一部は柏市に隣接していることから、バリアフリー化を含めた都市機能の充実について、柏市と連携した整備を行うことが望ましいと考えられます。

「東武鉄道流山おおたかの森駅」について

つくばエクスプレス開業に伴い、東武鉄道野田線にも流山のおおたかの森駅が整備されました。駅は、バリアフリー対応になっており、つくばエクスプレスとは自由通路を介してスムーズな乗換えが行えるようになっています。



8.2.2 流山セントラルパーク駅周辺地区

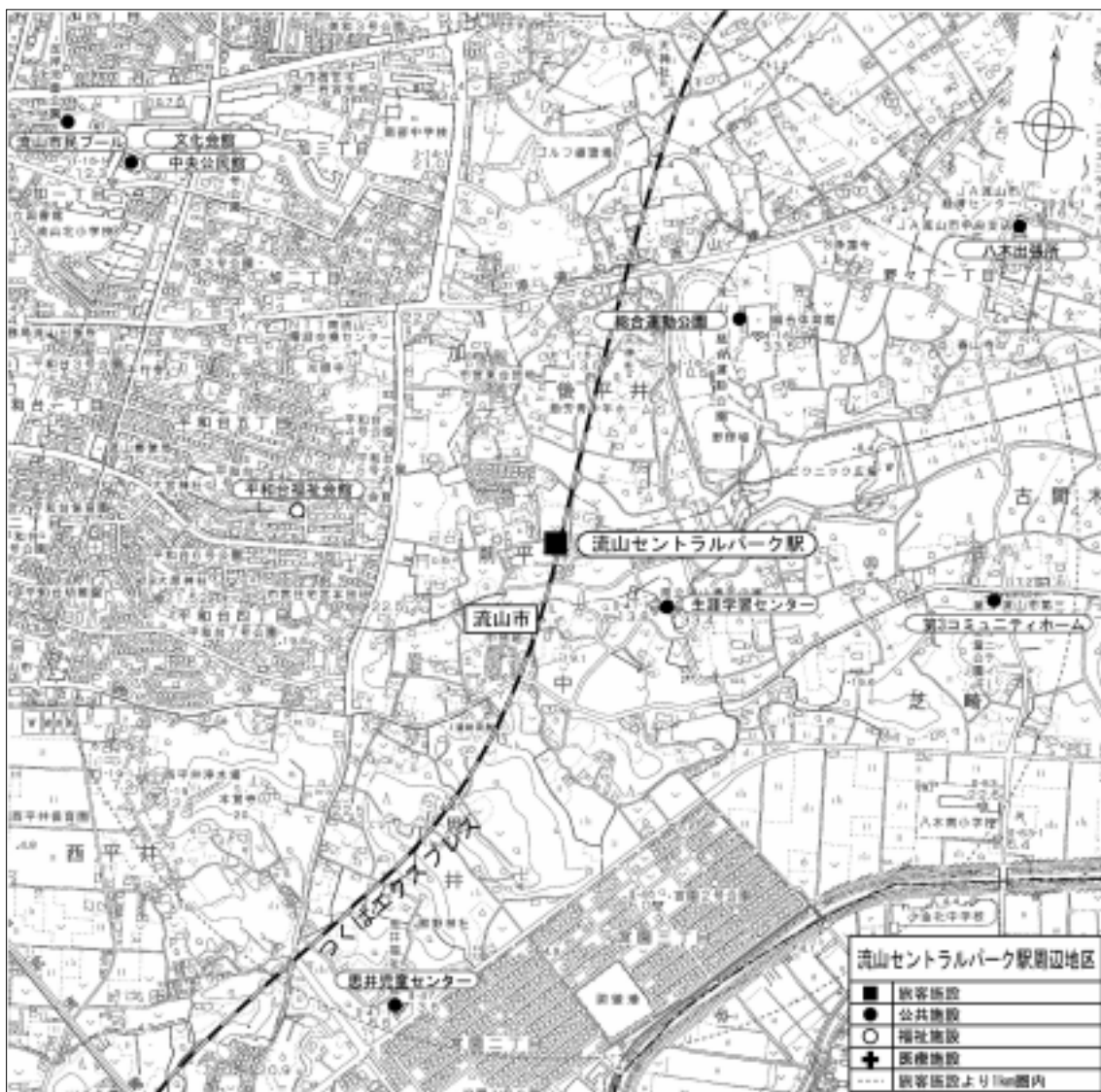
(1) 駅周辺の施設

流山セントラルパーク駅の開業によって、鉄道を利用したアクセスが考えられる公共施設は次のとおりです。

- 市総合運動公園
- 生涯学習センター（旧県立流山青年の家）
- 第3コミュニティホーム
- 思井児童センター 等

また、次の施設までのアクセスが、従来の流山駅、平和台駅、鱈ヶ崎駅利用に比べて改善される可能性があります。

- 文化会館
- 中央公民館
- 流山市民プール 等



(2) まちづくりの進展について

駅周辺の今後の展開としては、次のようなことが考えられます。

- 市総合運動公園の再整備
- 周辺の良い自然環境と調和した商業機能の誘致
- 福祉・医療などの生活支援機能の充実
- 地域に密着したコミュニティ機能など生活関連機能の充実

これらの整備の一環として、平成18年に「旧千葉県立流山青年の家」が「生涯学習センター」に改装され、市民の文化・教育活動の拠点となる施設として活用することになりました。

将来のまちづくりについては、都市計画道路が図8-3のように計画されており、今後、駅付近の主要幹線道路を主軸として行われるものと考えられます。



図 8-3 流山セントラルパーク駅周辺の今後の展開

なお、当駅周辺は流山地区と同様に高低差がある箇所が多く、これが物理的なバリアになる可能性があるため、これに配慮した経路の設定を行うことが望まれます。

8.2.3 つくばエクスプレスについて

つくばエクスプレスでは、どなたでも快適に、スムーズに移動できるような設備を提供しています。段差のない床、ゆとりのある改札口、そして見やすく、分かりやすい案内や使いやすいトイレなど、どなたにもやさしい、ユニバーサルデザインを取り入れた、一歩進んだ鉄道になっています。（出典：首都圏新都市鉄道株式会社ホームページ）

(1) 駅施設

- ・ ゆとりある改札口
- ・ 車利用者がスムーズに乗降できる大型エレベーター
- ・ 使いやすい券売機
- ・ オープンカウンターの接客通路
- ・ 段差のないエントランス
- ・ 明確でわかりやすい階段
- ・ 見通しがよく明るい空間
- ・ 見やすい案内表示（位置・色彩）
- ・ 誰でも利用しやすい化粧室
- ・ 可動式ホーム柵
- ・ 樹脂製の2段手すり



(2) 車両施設

- ・ 車いすスペース
- ・ 車内案内表示器
- ・ ホームとの段差をできるだけ小さくした乗降口
- ・ 車いす利用者が利用しやすいように傾斜を付けた乗降口
- ・ 車内点字案内標（ドア）



など



8.3 隣接する他市の駅周辺地区のバリアフリー状況

本市は、柏市、松戸市、野田市に隣接しています。このうち、柏市では平成14年に、松戸市では平成16年に、それぞれバリアフリー基本構想を策定しています。

隣接する他市の駅の中で、駅から徒歩圏とされる1km圏内に流山市の一部が含まれるのは、松戸市の小金城址駅と北小金駅、柏市の豊四季駅と南柏駅になります(図8-4)。

豊四季駅と南柏駅は、「柏市交通バリアフリー基本構想」の中で重点整備地区に選定されています。どちらも駅を中心とした日常生活圏に各市双方の市民が交流しているものと思われます。

一方、小金城址駅は、駅乗降客数が900人程度(平成15年度)と少なく、松戸市交通バリアフリー基本構想では重点整備地区に選定されていません。

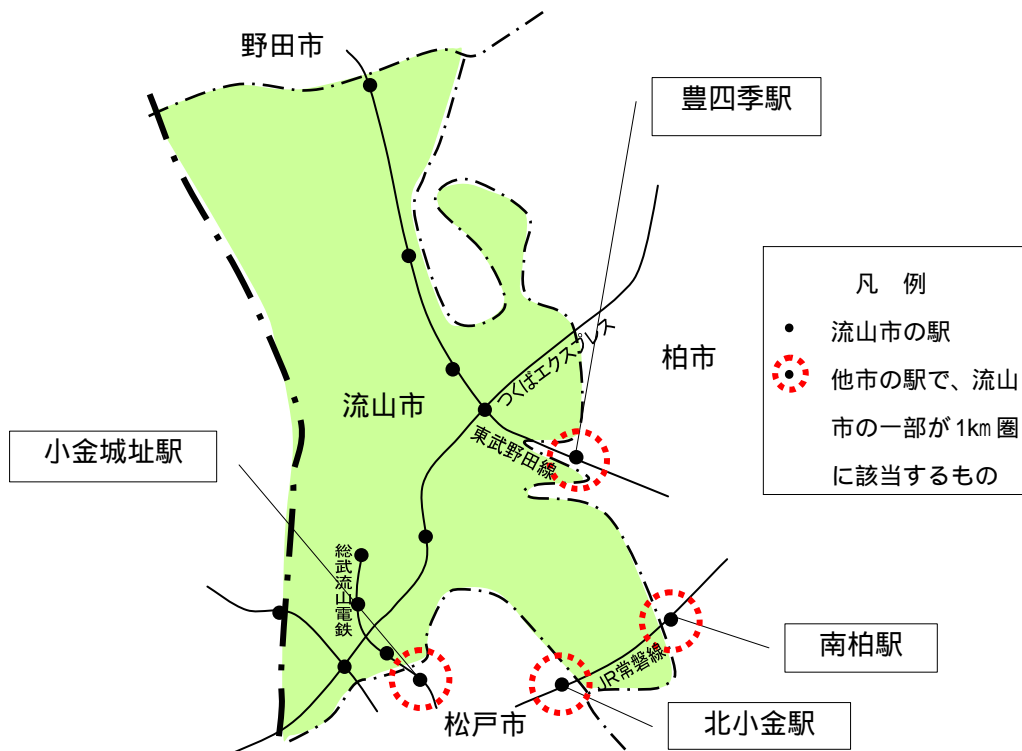


図 8-4 流山市に隣接する他市の駅

本市の都市計画マスタープランでは、豊四季駅周辺及び南柏駅周辺は流山市東部地域の多くの住民に欠かせない地域生活拠点であると位置付けられています。

したがって、ここでは豊四季、南柏の両駅とその周辺地区について、交通バリアフリーに関する事業の概要と現在の整備状況を紹介します。

(1) 豊四季駅周辺地区

柏市は豊四季駅周辺で、土地区画整理事業を行い、南口駅前広場等の整備をしました。それにあわせ、駅南口からの人々の利便性向上を図るため南北自由通路の設置を行い、平成15年に供用を開始しました。

豊四季駅周辺地区のバリアフリー事業の概要及び現在の整備状況は以下のとおりです。

a) 特定事業計画策定期

- 平成16年9月

b) 改札内

- 橋上駅舎時にエレベーター2基を設置

c) 経路

- 豊四季駅南口線（区画整理区域内）……………整備済み
 - 豊四季駅南口駅前広場……………整備済み
- 現時点で南口の駅改札は存在しない

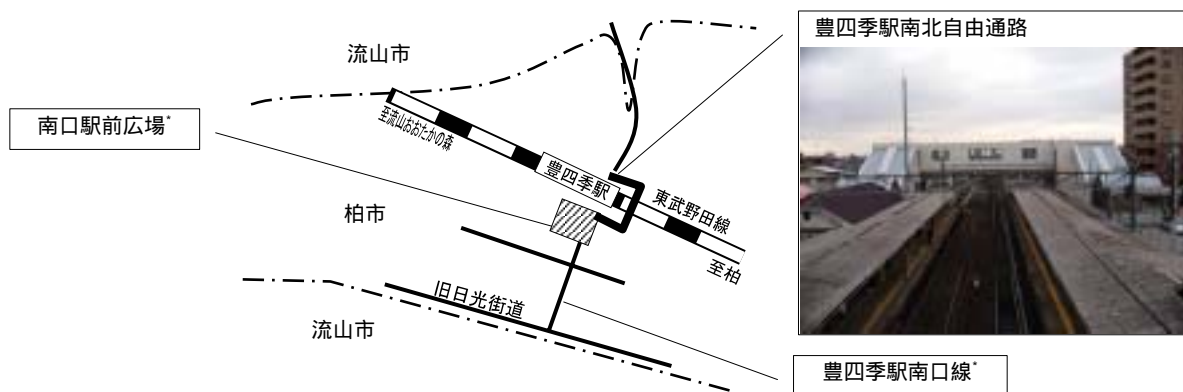


図 8-5 豊四季駅周辺

なお、豊四季駅南口線が接続する旧日光街道については、柏市と連携し、歩行者や自転車などの歩行空間の確保による安全性の向上について関係機関と協議します。また、豊四季駅北口から流山市方面へのバリアフリー化は、豊四季駅北口の整備に併せて検討していきます。

豊四季駅南北自由通路設置について

本市と柏市は、平成14年1月に、お互いの市民が利用する初石駅及び豊四季駅について協力して整備を行うことを決定しました。これに基づき、豊四季駅南北自由通路の整備について、流山市も一部協力して行われました。

表 8-1 豊四季駅南北自由通路概要

規模	・延長 約90m ・幅員 階段部4.0m ・通路部 4.5m
構造	・鉄骨造
付属施設	・エスカレーター（上り） 2基 1200型 ・エレベーター 2基 11人乗り 車いす対応型 ・監視カメラ 8台

(2) 南柏駅周辺地区

南柏駅周辺では、南柏駅東口土地区画整理事業に併せて、周辺の歩道等について一体的な整備を行っています。

南柏駅周辺地区のバリアフリー事業の概要及び現在の整備状況は以下のとおりです。

a) 特定事業計画策定時期

- 平成16年9月

b) 特定旅客施設

- 南柏駅(平成18年度に整備完了予定)
 - ホーム……………エレベーター1基
 - 東口……………エレベーター1基
エスカレーター2基
 - 西口……………エレベーター1基

c) 経路

- 南柏駅前線(駅～国道)……………歩道改良が未整備
- 南柏光ヶ丘線(駅～旧水戸街道)……………整備済み
- 南柏駅東口駅前広場……………整備済み
- 南柏駅西口駅前広場……………誘導ブロックが未整備

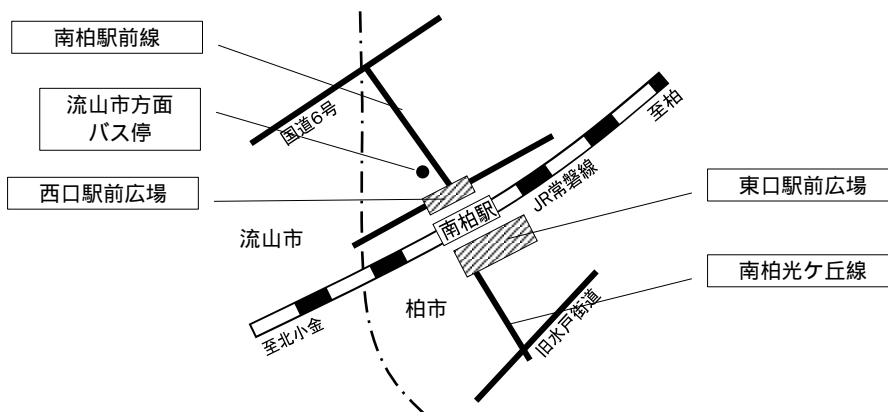


図 8-6 南柏駅周辺

南柏駅発着のバス利用について

南柏駅西口からは、東武バスイースト(株)により、流山セントラルパーク駅、流山駅東口行きのバスが運行されています。さらに、本市の「ぐりーんバス」が平成17年11月から松ヶ丘地区を循環するようになり、今後、バス利用が進むものと考えられます。

駅西口からバス停までの歩行経路については、歩道の改良などバリアフリー化及び違法駐輪の取締り等について、柏市に要請していきます。

9. 今後の交通バリアフリー施策の展開と課題について

9.1 今後のバリアフリー施策の展開について

流山市が主体となり民間事業者や市民などと協働して進めていく必要がある事業については、本構想のみならず、既に策定されている福祉や交通など各種の計画などにも大きく関連することから、整合を図りつつ推進していくことが必要です。

また、交通バリアフリー法の適用範囲を越えるものや、これまで個別に対応が図られ、連携がとられていなかった地区や建築物等に対する整備の考え方についても整理し、連携強化が図られることを期待します。現在、交通バリアフリー法は交通関連だけでなく、まちの中全体に対象範囲を進展すべく、法律の改正が進められています。

新しい法律名称は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」であり、平成18年2月28日に国会に提出され、法案成立から半年以内の施行を目指しています。この法律により本構想は、

- 面的にバリアフリーを考えること
- 特定の建築物等のバリアフリー化の連携を図ること
- 福祉輸送サービスの強化

などについて、引き続き調整を図っていくこととなります。

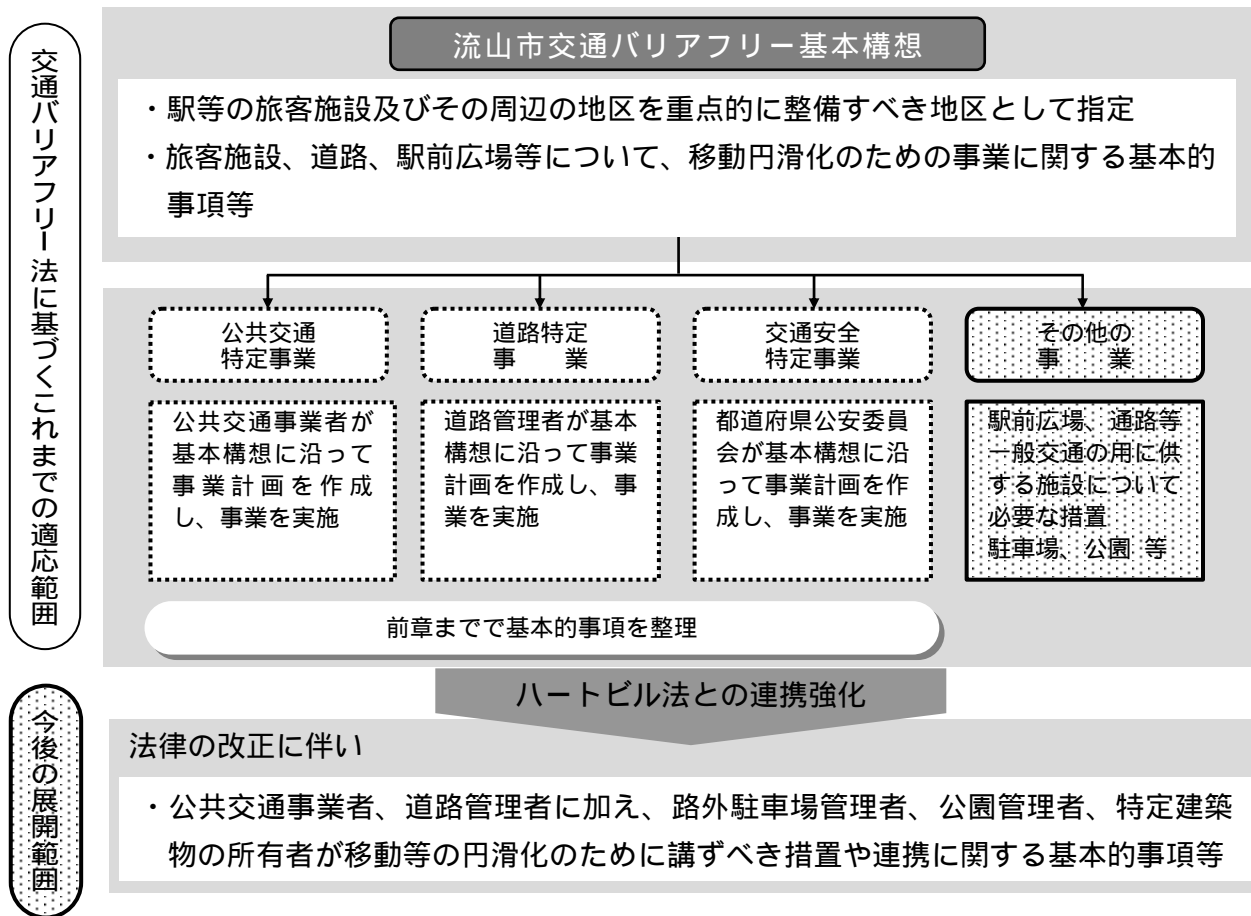


図 9-1 今後の展開範囲

(1) 点から面へ、重点整備地区から広がるバリアフリーのまちづくり

公共施設を中心としたバリアフリーモデル街区の整備推進
新市街地整備による面的バリアフリー整備の拡大 など

交通バリアフリー法が目指すものは、これまで行政や事業者が各々で実施してきた点的なバリアフリー整備に線状のつながりを持たせ、駅や駅周辺の公共施設までの経路をより移動しやすい歩行環境へと改善していくことです。

今後は、このように関係者の連携を強化し、移動円滑化された経路の線的つながり、さらに面的拡大を図っていきます。

重点整備地区以外では、高齢化社会の進展に合わせ、物理的障壁の改善をスムーズに進めるために、公共施設周辺をバリアフリーに配慮したバリアフリーモデル街区の推進として位置付け、高齢者や障害者等にとって生活しやすいまちづくりを推進します。

また、今後、整備の進むつくばエクスプレスの駅周辺の新市街地などに代表される面整備事業に併せて、バリアフリーの基準に則った整備が進められることから、市域全体のバリアフリー化についても整備水準を段階的に上げていく配慮が必要になります。

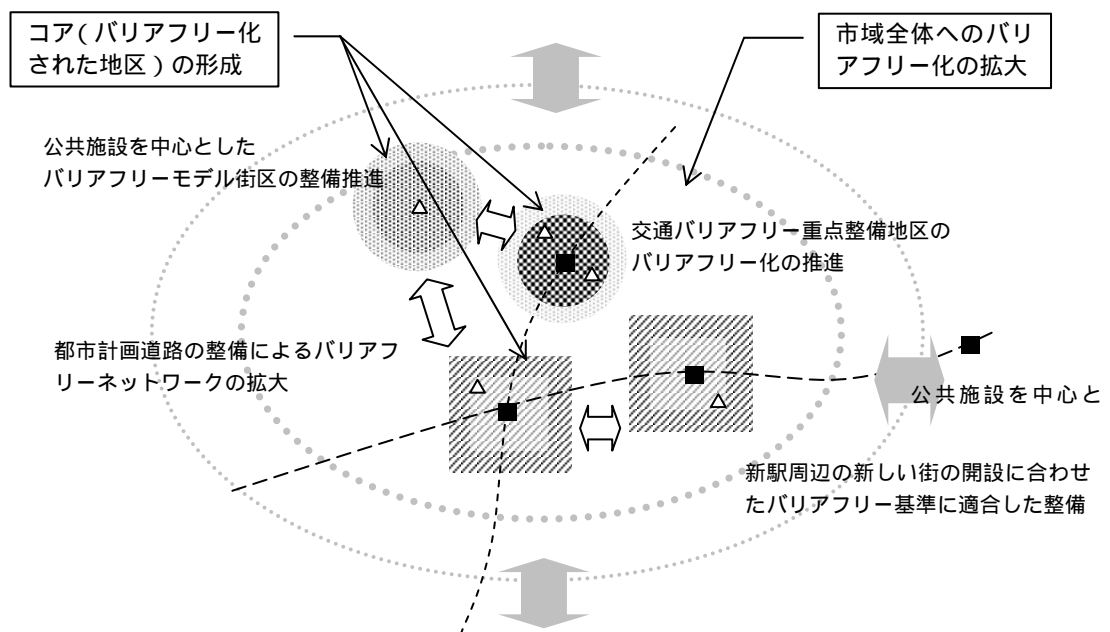


図 9 - 2 市域全体のバリアフリー化の整備イメージ

(2) 特定建築物等のバリアフリー化

特定建築物の所有者への情報提供及び協力要請
改修計画に合わせた施設のバリアフリー化
公園の使い勝手の向上 など

まちづくりにあたっては、ハートビル法や千葉県福祉のまちづくり条例に沿って施設整備を促進するとともに、バリアフリー化に対する情報提供や啓発活動を促進し、民間建築物についてもバリアフリー化が進むよう促します。

新たに設置する公共施設については、移動円滑化の基準で設計し、既存の公共施設については、改修計画に併せて施設のバリアフリー化を促進します。

公園についても同様の方針で整備を検討し、市民誰もが使い勝手の良い公園となるようにします。

(3) 福祉輸送サービスの強化

NPOボランティア輸送の推進

現行の福祉車両による輸送サービスは、車いす等の補そう具を利用する障害者には有用であるが、障害者等の輸送については台数が不足し、十分な対応ができていません。

また、身体的な衰えからの要介護認定者への介護予防のためにも、自家用車等一般車両の拡大が不可欠になっています。

本市では平成17年3月に「流山福祉輸送セダン特区」認定を受けました。この特例措置を活用し、セダン車による輸送を可能とすることで、既存の社会福祉法人やNPO法人等の活力を引き出すとともに、障害者等が健常者と同じように移動できるような体制を維持し、本市全域における福祉輸送サービスの活性化を目指します。

(4) バス交通の活用によるバリアの解消

ぐりーんバスや路線バスの利用促進に関するPRの実施
市民ニーズを踏まえた細やかなバス運行ルート of 修正 など

本市では、市民のくらしやすさを支援するための公共交通体系を構築し、不便地区・不便区間へ対応を検討してきました。その結果、バス路線の配置が有効な手段であると判断し、ぐりーんバスとして平成17年11月21日から運行を開始しています。



図 9-3 ぐりーんバス

ぐりーんバスの特徴は、市民ニーズに対応した本市独自の新しいバスサービスであるということです。流山市民は、鉄道を利用して東京方面等へ移動することが多いことから、鉄道を主軸とした本市の公共交通体系に対応を図り、駅と周辺市街地（住宅地）を結び、かつ、利便性を重視したバスサービスとしました。

なお、路線配置の実施にあたり、基本的な考え方として次の5つの方針を実施しています。

駅と周辺市街地を結ぶ循環型バスとする
人口集積地区をターゲットとしたルートとする
沿線の公共施設・商業施設等へのアクセスを考慮して配置する
流山市公共施設間循環バスのバス停のカバーする
道路幅員等を考慮した運行可能なルートとする

交通バリアフリーと関係する事項では、特に について「沿線に公共施設や商業施設等の不特定多数の人が訪れる施設がある場合は、公共施設等へ訪れる市民の利便性を確保」することや、 について「住宅地内の道路は狭幅員のため小型のバス車両を導入し、道路状況を勘案してバス車両の通行が可能な路線を設定」することなどが、公共交通不便地区・不便区間におけるバリアフリーの代替策としての効果を期待できるものとしています。

(5) 技術的革新への対応について

移動円滑化、自律支援等に係わる情報収集及び情報発信
補助金交付対象の補そう具の見直し など

現在、県内において交通バリアフリー基本構想は、10自治体で策定されています（平成17年度時点）。これは、県内はもとより国内においても比較的早い策定といえます。また、つくばエクスプレスではユニバーサルデザインの観点で整備が進んでいることから、一部では先行した取り組みがなされています。市では、構想を策定して終わりではなく、今後も積極的に先進事例等の情報収集に努め、市民の誰もが行き交うことのできるまちづくりを目指していきます。

特に、国土交通省をはじめ、関係省庁で、自律支援のプロジェクトが進行しています。これは、移動を支援する情報を携帯電話、ユビキタス機器、インターネット、地図、カーナビゲーションなどのツールを活用し、利用者に適応した形で情報提供・情報交換できるシステムについて検討するものです。こうした取り組みについては継続的に着目していきます。

また、近年、様々なメーカーにおいて、高齢者や身体障害者等の自律を支援するためのロボット技術の研究が進められています（自律歩行を補助するロボット等）。このような、現在では普及が難しい支援ツールについても、遠い将来は技術面、価格面において改善されると考えられます。

こうした移動支援ツールの普及促進には、福祉系の計画を改訂する際に庁内の組織が連携する必要があります。その内容としては、身体障害者手帳交付対象者へのツール利用の促進に関するものや、補そう具の交付・修理の際の最新ツールへの更新等が考えられます。



図 9-4 情報案内の整備事例（つくばエクスプレス駅）

9.2 今後の課題

(1) 継続的な住民参加の必要性

今後の課題に掲げた駅前整備に係る内容は、関係する事業者、地権者、地域住民等と十分に協議し検討を進める必要があります。

運河駅では、まちづくり懇談会などの組織化など住民活動が活発化していること、事業費に関する目処がついてき始めたことなどから、今後、東口だけでなく運河駅を中心としたまちづくりを考えるため、駅舎の改良にあわせたバリアフリー化の実現に向けて活動が活発化しています。

初石駅は東口の開設に向け、用地を確保している状況にあります。しかし、実現に向けた一歩を踏み出したばかりであり、今後、行政また鉄道事業者が住民と十分に話し合いを進める必要があります。

(2) 事業実施後の取り組みについて

交通バリアフリー施策は、駅前広場整備など都市計画レベルで実施する大きな事業や維持管理のように、定期的にメンテナンスとして行うものなど様々です。

新規の整備や改修などでバリアフリー化をとまなう事業の際には、本構想の策定時に行ったまち歩き点検調査などの確認を繰り返す継続性が重要です。

こうした取り組みは、市民や通勤通学等で流山を往き来する人達が何らかのかたちで参加できるよう体制を整えていくこと、また、市民も積極的に参加することが必要となります。

(3) その他

本構想は、交通バリアフリー法に基づく技術基準により重点整備地区の範囲の設定として駅及び駅周辺という考え方で整理を行っていますが、市民アンケートにおける市民の意見として「普段利用しているまちの中の歩行空間の確保が問題である。」と回答が目立ちました。

これは、わかりやすくいうと「自分の家の前の歩道をきちんと整備して安全に安心して歩けるようにしてほしい」ということです。

例えば、安全に安心して歩ける空間の実現化としては、歩道を拡幅することが考えられます。しかし、どうしても歩行空間を確保することが難しい場合には、歩いているときに圧迫感や不快感を与える大型車を著しく減らして歩行者の不快感を取り除くために、大型車両の交通流入規制を導入することも考えられます。

さらに、本市においても「江戸川台東地区 あんしん歩行エリアの整備」や、「南流山駅周辺地区 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備」などといった駅舎及び駅周辺など限定しないバリアフリーに関する施策に取り組んでいます。

今後は、こうした地区の拡大を図るため、市の取り組み状況を市民に情報公開していくと共に、まち全体のバリアフリー化を図られるよう地道な取り組みを実施していくことが大切です。

また、住民の係わり方について考えていく必要があります。

例えば、交通バリアフリーマップのようなものを地元の方々と一緒に作成、配布と、バリアフリーの取り組み事情が市民に広がり、「まちで見かけた困っている人」に手をさし述べやすくなることが期待できます。

したがって、本市ではこうした情報の共有や市民との協働によるバリアフリーの取り組み等により、住みやすく暮らしやすいまちづくりへの展開を図ります。

参考資料 1 : データ整理

(参考資料) 県内の人口と高齢化率

表 県全体の状況

調査日 区分	H17年4月1日現在 (A)	H16年4月1日現在 (B)	増減 (A-B)
65歳以上人口	1,022,382人	979,965人	42,417人
高齢化率	16.9%	16.3%	0.6%
75歳以上人口	409,678人	388,653人	21,025人
後期高齢化率	6.8%	6.40%	0.4%
65歳以上人口 に占める割合	40.0%	39.7%	0.3%

資料：千葉県健康福祉部高齢者福祉課資料

表 市町村の状況

高齢化率	順位	1	2	3	4	5
	高い 市町村		白浜町 37.0%	御宿町 35.8%	和田町 35.6%	鋸南町 33.9%
低い 市町村		浦安市 8.8%	印西市 12.6%	富里市 12.9%	白井市 13.2%	市川市 13.5%

資料：千葉県健康福祉部高齢者福祉課資料

(参考資料) 駅端末の交通機関の分担率

駅の端末交通機関(駅と自宅や来訪施設等を結ぶ交通機関)の利用率を見ると、流山市内の駅は隣接する松戸市、柏市、野田市に比べて、バスの利用率が低い。

また、流山駅、平和台駅、鱈ヶ崎駅の総武流山電鉄の駅では、徒歩の割合が高い特性があり、総武流山電鉄は近隣からの利用が多いと想定される。

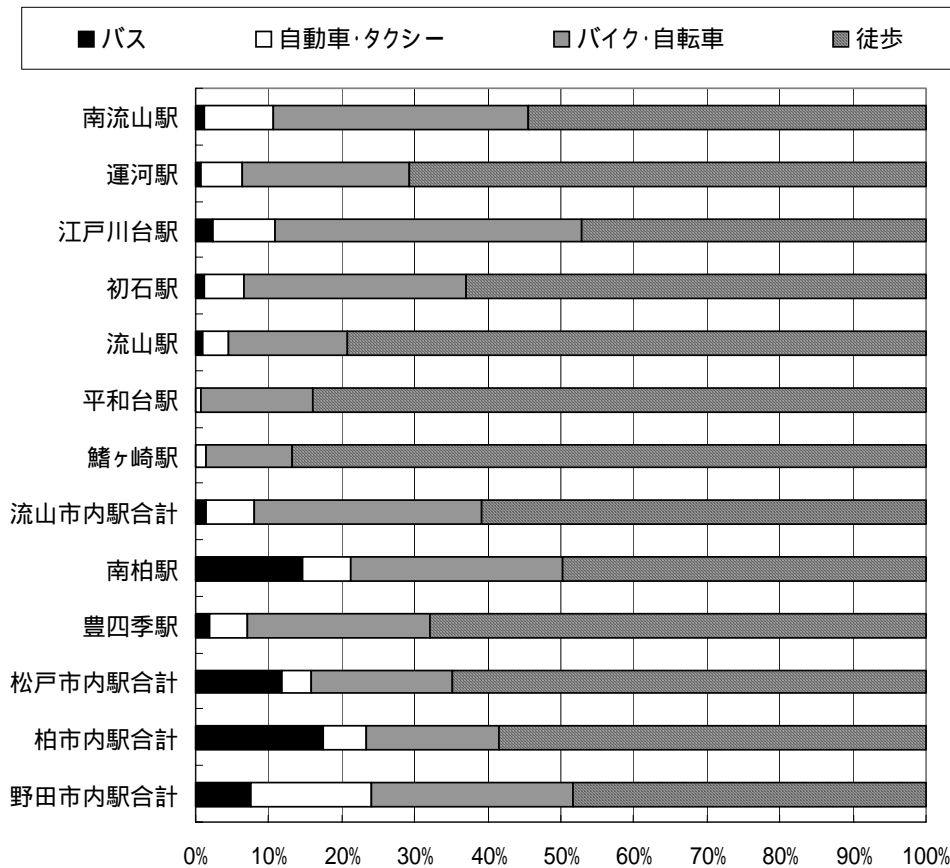


図 流山市内及び周辺地域の駅端末交通機関の分担率

資料：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査 / 流山市公共交通体系策定調査

表 流山市内及び周辺地域の駅端末交通機関の分担率

	バス	自動車・タクシー	バイク・自転車	徒歩	合計
南流山駅	1.3	9.3	34.9	54.5	100.0
運河駅	0.8	5.6	22.8	70.8	100.0
江戸川台駅	2.2	8.7	42.0	47.1	100.0
初石駅	1.1	5.4	30.5	63.0	100.0
流山駅	0.9	3.6	16.3	79.2	100.0
平和台駅	0.0	0.7	15.2	84.1	100.0
鱈ヶ崎駅	0.0	1.4	11.8	86.8	100.0
流山市内駅合計	1.3	6.8	31.1	60.8	100.0
南柏駅	14.7	6.6	29.0	49.7	100.0
豊四季駅	1.9	5.1	25.1	67.9	100.0
松戸市内駅合計	11.8	3.9	19.5	64.8	100.0
柏市内駅合計	17.4	5.9	18.2	58.6	100.0
野田市内駅合計	7.6	16.4	27.7	48.3	100.0

資料：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査 / 流山市公共交通体系策定調査



図 流山市のトリップ数

資料：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査 / 流山市公共交通体系策定調査

市内の交通流動のデータを見ると3つのゾーン内々の移動が多い。このことから、市民の移動は、主に近隣への移動が多いと判断される。

また、交通機関の分担率ではゾーン内々の移動、つまり、近隣への移動では徒歩や自転車の割合さらに、市内移動について、自転車と徒歩利用交通を除いた交通機関の分担率（自転車や徒歩では移動できない距離のある交通における交通機関の分担率を想定）をみると、約9割が自動車利用となっている。

これらのことから、市内の移動は、近隣への移動は主に徒歩や自転車、距離がある場合は主に自動車が利用されており、公共交通機関を利用する人は少ない状況にある。

また、隣接する松戸市や柏市に比べると、市内移動における公共交通の利用が少ない。

表 流山市内のゾーン間交通手段の分担率

	交通機関の分担率(%)						合計
	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	
市南部内々	0.5	0.0	28.8	0.5	29.6	40.5	100.0
市中部内々	0.3	0.0	21.6	1.0	29.7	47.4	100.0
市北部内々	0.0	0.0	25.9	1.6	27.7	44.8	100.0
市南部ー市中部	1.6	0.9	66.9	0.8	15.0	14.8	100.0
市南部ー市北部	1.6	1.2	78.2	0.0	9.6	9.4	100.0
市中部ー市北部	6.2	0.7	58.7	2.8	25.6	6.0	100.0
流山市内々	0.9	0.1	32.9	1.0	27.2	37.8	100.0

資料：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査 / 流山市公共交通体系策定調査

表 流山市内のゾーン間交通手段の分担率（自転車、徒歩を除く）

	交通機関の分担率(%)				
	鉄道	バス	自動車	二輪車	合計
市南部内々	1.8	0.0	96.5	1.7	100.0
市中部内々	1.5	0.0	94.0	4.5	100.0
市北部内々	0.0	0.0	94.2	5.8	100.0
市南部ー市中部	2.3	1.2	95.4	1.1	100.0
市南部ー市北部	2.0	1.5	96.6	0.0	100.0
市中部ー市北部	9.1	1.0	85.9	4.0	100.0
流山市内々	2.5	0.4	94.1	3.0	100.0

資料：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査 / 流山市公共交通体系策定調査

表 隣接市の市内移動の交通手段分担率（自転車、徒歩を除く）

	交通機関の分担率(%)				
	鉄道	バス	自動車	二輪車	合計
松戸市	15.3	4.9	74.9	5.0	100.0
柏市	11.4	4.4	79.1	5.1	100.0
野田市	1.8	0.5	94.3	3.4	100.0
流山市	2.5	0.4	94.1	3.0	100.0

資料：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査 / 流山市公共交通体系策定調査

参考資料 2 : 流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱

流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、流山市における高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号)第6条に規定する基本構想(以下「流山市交通バリアフリー基本構想」という。)を策定することを目的として設置する流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会(以下「策定委員会」という。)の組織及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 策定委員会は、流山市交通バリアフリー基本構想の策定に係る事項を審議する。

(策定委員会の構成)

第3条 策定委員会は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 学識経験を有する者2人
 - (2) 公共交通事業者(鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者)8人
 - (3) 第6条に規定する市民研究会の会長及び副会長
 - (4) 高齢者団体代表者及び障害者団体代表者
 - (5) 道路管理者(千葉県東葛飾地域整備センターの職員及び流山市土木部長)
 - (6) 公安委員会2人
 - (7) 流山市都市計画部長
 - (8) 流山市保健福祉部長
 - (9) 千葉県総合企画部交通計画課の職員1人(アドバイザー)
- 2 策定委員会の委員の任期は、平成18年3月31日までとする。

(委員長及び副委員長)

第4条 策定委員会に委員長及び副委員長を各1人置く。

- 2 委員長及び副委員長は、委員の互選によりこれを定める。
- 3 委員長は、策定委員会を総理し、策定委員会を代表する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 策定委員会の会議(以下「会議」という。)は委員長が招集し、委員長が会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議は、十分に議論を尽くし論点を明確にした上で合意形成を図るよう努めるものとする。

4 議長は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

5 会議は原則として公開により行うものとする。

(市民研究会の設置)

第6条 流山市交通バリアフリー基本構想に係る各駅等の問題点、課題等を把握するため、市民からなる流山市交通バリアフリー基本構想策定市民研究会(以下「市民研究会」という。)を設置する。

2 市民研究会の委員の実数は15人とし、委員は原則として公募により選考する。

3 市民研究会は、十分に議論を尽くし、論点を明確にした上で合意形成を図る。

(会長及び副会長)

第7条 市民研究会に会長及び副会長を各1人置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選によりこれを定める。

3 研究会は会長が招集し、総括する。

4 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 会長及び副会長は、市民研究会で集約した意見を、策定委員会で報告する。

6 研究会の委員の任期は、平成18年3月31日までとする。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、策定委員会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この要綱は、平成17年8月16日から施行する。

委員会名簿

役職	氏名	所属職名
委員長	内山 久雄	東京理科大学理工学部土木工学科教授
副委員長	恵 小百合	江戸川大学環境デザイン学科教授
委員	小林 雄一	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画室
"	浜田 晋一	東武鉄道株式会社鉄道事業本部工務部
"	小滝 和夫	総武流山電鉄株式会社技術部
"	渡辺 幸典	首都圏新都市鉄道株式会社技術部
"	加藤 廣	社団法人千葉県バス協会
"	山中 孝一	東武バスイースト株式会社運輸統括部
"	加藤 浩一	京成バス株式会社企画部
"	吉井 安行	流山タクシー協会代表 流山タクシー有限会社
"	栗本 豊	千葉県警察本部交通部交通規制課
"	阿曾 英男	流山警察署交通課
"	中嶋 耕二	流山市老人クラブ連合会
"	荻野 あいこ	流山市身体障害者福祉会
"	石川 雅勇	流山市民代表
"	阿蘇 伸生	流山市民代表
"	岡野 寛	千葉県東葛飾地域整備センター
"	染谷 恭廣	流山市土木部部長
"	宇佐見 憲雄	流山市都市計画部部長
"	飯田 信義	流山市保健福祉部部長
"	米川 秀雄	千葉県総合企画部交通計画課総合企画室

(敬称略)

市民研究会名簿

役職	氏名
会長	石川 雅勇
副会長	阿蘇 伸生
委員	石川 秀松
"	小野 正之
"	片山 澄江
"	清本 眞二
"	渋谷 旬要
"	関沼 洋平
"	中川 栄一
"	平井 俊男
"	福田 一太
"	舩田 敦朗
"	溝渕 教明
"	山本 百合
"	米澤 政見

(敬称略、50音順)

参考資料 3 : 構想策定までの取り組み経緯

1 流山市交通バリアフリー基本構想策定委員会

	開催期日	主な議題
第1回	平成17年9月20日	<ul style="list-style-type: none"> 交通バリアフリー法の仕組み 策定体制、スケジュール、基本方針(案) 庁内アンケート調査結果
第2回	平成17年12月21日	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想素案について(重点整備地区の選定、特定事業等について)
第3回	平成18年3月17日	<ul style="list-style-type: none"> パブリックコメント結果について 基本構想素案について

2 流山市交通バリアフリー基本構想策定市民研究会

	開催期日	主な議題
第1回	平成17年9月3日	<ul style="list-style-type: none"> 市内の移動に係わる問題点
第2回	平成17年10月22日	<ul style="list-style-type: none"> まち歩き点検調査 ワークショップ
第3回	平成17年11月19日	<ul style="list-style-type: none"> 課題の整理 移動円滑化に係わる課題への対応方策(案)について
第4回	平成18年1月22日	<ul style="list-style-type: none"> 心のバリアフリーについて パブリックコメントの実施 今後の市民参加について
第5回	平成18年2月18日	<ul style="list-style-type: none"> ふりかえり 今後の市民参加について

3 流山市交通バリアフリー基本構想策定庁内会議

	開催期日	主な議題
第1回	平成17年8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法の仕組み ・策定体制、スケジュール、基本方針(案) ・庁内アンケート調査結果
第2回	平成17年10月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・まち歩き点検調査結果のまとめ ・移動円滑化に係わる課題への対応例 ・基本構想 骨子案
第3回	平成17年11月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者ヒアリング経過について ・重点整備地区選定の考え方
第4回	平成17年12月15日	<ul style="list-style-type: none"> ・基本構想素案について(重点整備地区等の選定について、特定事業等について)
第5回	平成18年1月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・基本構想素案について(特定事業、その他の事業について)
第6回	平成18年3月16日	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント結果について ・基本構想素案について

流山市交通バリアフリー基本構想

平成18年(2006年)3月発行

発行者 流山市

編集 都市計画課

〒270-0192

千葉県流山市平和台1-1-1

電話 04-7150-6087

FAX 04-7159-0954

ホームページ

<http://www.city.nagareyama.chiba.jp/>

コンサルタント 株式会社 建設技術研究所
